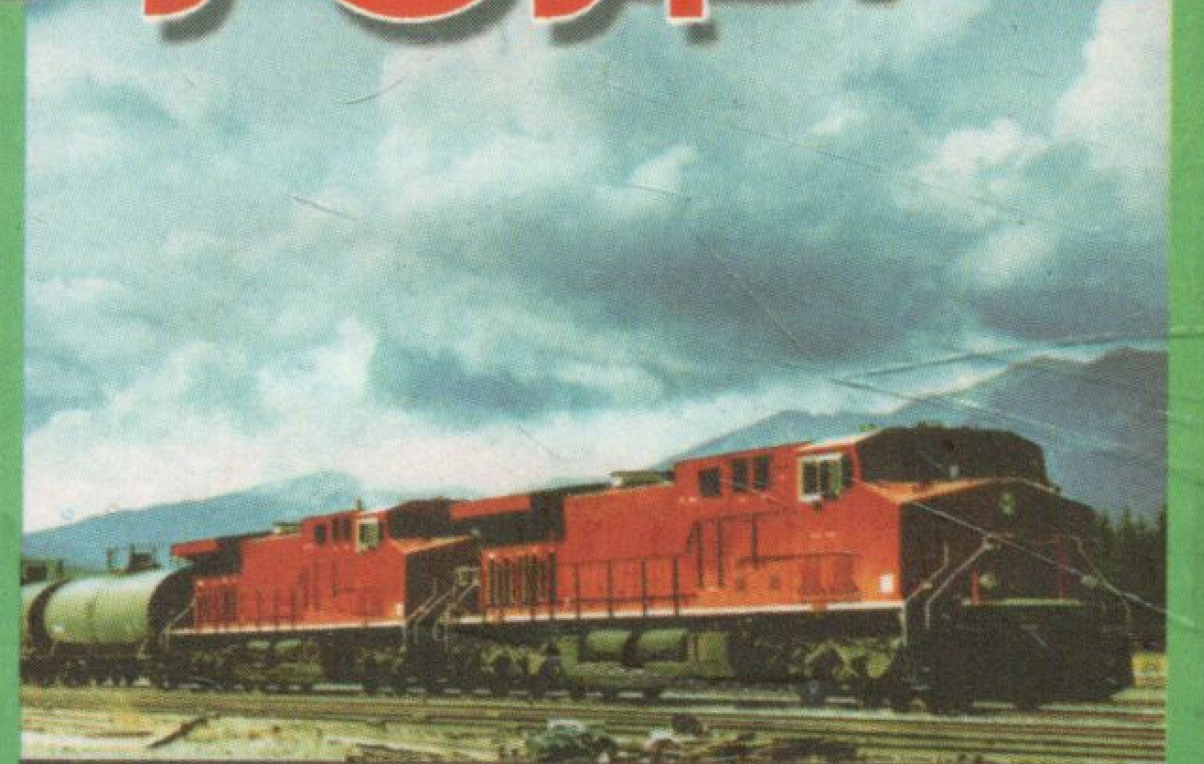
إقتصاديات النقل الدولى

البرى و البحرى و الجوى







دكتور
محمود حامد محمود عبد الرازق

إقتصاديات النقل الدولي

(البري والبحري والجوي)

دكتور

محمود حامد محمود عبد الرازق

وكيل كلية التجارة للدراسات العليا والبحوث

جامعة جنوب الوادي

2013

الدار الجامعية

84 شارع زكريا غنيم- تانيس سابقاً

-- E-mail : m20ibrahim@yahoo.com

Web Site : www.eldarelgamaya.net

☎ :5907466-5917882

أسم المؤلف: د. محمود حامد عبد الرازق

أسم الكتاب :اقتصاديات النقل الدولي (البرى والبحرى والجوى)

الناشـــر: الدار الجامعية - الإسكندرية

العنوان: 84 شارع زكريا غنيم الإبراهيمية الإسكندرية

تليفون: 5907466-5917882

سنة النشر: 2013

رقم الإيداع: 20975

رقم الترقيم الدولي: 5-422 - 422 -977 - 978

فريق عمل الكتاب:

التجهيز والإشراف الفنى : الدار الجامعية إسكندرية

تصميم الغلاف: أميرة أحمد رأفت

بسم الله الرحمن الرحيم

(وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ)

صدق الله العظيم

النحل (الآية:14)]



الإهــــداء

إلى الذين يحرصون على رفع كفاءة

عمليات النقل الدولى لدعم

الاقتصاد الوطنى

المقدمة

من المعروف أن عمليات النقل الدولى بفروعه المختلفة البرى والبحـرى والجوى تحتل أهمية خاصة لاسيما فى الوقت الحالى وذلك للأسباب الآتية :

1 تنوع وتزايد عمليات التجارة الدولية فى مجال السلع والبضائع لا سـيما مع تطبيق مبادئ التخصص الدولى وتقسيم العمل الدوى .

2 دخول عصر العولمة بأبعادها المختلفة ودخول عصر السموات المفتوحة وما لذلك ما آثاره على تطوير عمليات النقل الدولى بصفة عامة والنقـل الجوى والطيران المدنى بصفة خاة .

3 عدم وجود بحرية لبعض الدول حتم عليها ضرورة الاهتمام بإيجاد شبكة من الخطوط البرية الداخلية والخارجية، ومن ثم ساعد ذلك على تطـوير عمليات النقل الدولى البرى

4 كما أن تعاظم الخبراء من التجارة العالمية الذى يتم نقله عن طريق البحر ترتب على ضرورة الاهتمام بتطوير شبكات النقـل الـدولى البحـرى، والاهتمام بتطوير خدمات الملاحة البحرية العالمية وتطوير صناعة السفن وتطوير الموانى والخدمات الأخرى المرتبطة.

لذلك، وفى ضوء ما سبق أصبحت للنقل الدولى بأنواعه المختلفة أهمية كبيرة فى دعم أنشطة قطاعات الاقتصاد القومى المختلفة، فضلا عن دورة فى دعم قطاع التجارة الخارجية وتدعيم رصيد ميزان المدفوعات .

وفى هذا الكتاب، سوف يتم تغطية كافة الجوانب المختلفة سـواء النظريـة أو العملية لاقتصاديات النقل الدولى بأنواعه الثلاثة البرى والبحـرى والجـوى، وبالشكل الذى يتم من خلال تغطية كافة القـضايا المرتبطـة بـذلك المقـرر الدراسى الهام الذى يتم تدريسه على مستوى مرحلة البكـالوريوس لطـلاب شعبة اقتصاديات التجارة الخارجية كلية التجـارة وإدارة الأعمـال بجامعـة حلوان .

لذلك، وفى ضوء ما سبق، فقد عرضنا فى الفصل الأول من الكتاب أساسيات النقل الدولى وذلك من حيث مفاهيمة المختلفة، خطوطه، مستنداته، أبعاده المختلفة .بينما وضحنا فى الفصل الثانى الأبعاد المختلفة الخاصة بأسطول النقل الدولى من حيث حجمه وتوزيعه سواء جغرافيا أو نوعياً والتطورات المختلفة التى تعاقبت عليه .فى حين خصص الفصل الثالث لاستعراض وتوضيح الأهمية الاقتصادية للنقل الدولى بأبعاده المختلفة ومدى تأثيره على ميزانية المدفوعات، توطن الصناعة، تأثيره لسياسة التعبئة والتغليف وغير ذلك .ثم جاء الفصل الرابع ليوضح التطورات الحديثة فى النقل البحرى والتطورات الأخيرة وفى الأسطول البحرى العالمى .

أما الفصل الخامس فقد ركز بصفة أساسية على إبراز أهمية وأبعاد وآثار التعاون الإقليمى فى مجال النقل الدولى سواء على مستوى الدول النامية أو على مستوى الدول العربية وذلك بهدف تطوير النقل الدولى عامة والنقل البحرى خاصة .بعد ذلك يأتى الفصل السادس ليركز على قطاع النقل فى مصر ومدى تأثيره وتأثره بالاقتصاد القومى .وبالقطاعات الاقتصادية الأخرى . ثم بعد ذلك يعرج بناء الكتاب فى فصله السابع ليوضح الأبعاد المختلفة للنقل البرى الدولى وعلاقته بالاقتصاد القومى فى حين الفصل الثامن يلقى الضوء على النقل الدولى البحرى فى الاقتصاد المصرى وحجم الأسطول البحرى المصرى والموانى المصرية، مع استعراض أهم العقبات التى تواجه شبكة النقل البحرى المصرى .أما الفصل التاسع فإن يستطرد الحديث عن الأسطول ولكن منظور عالمى وسبل الإدارة الحديثة للموانى البحرية العالمية ومدى استفادة الإدارة المصرية من تلك السبل الحديثة لرفع كفاءة موانيها البحرية .

بينما يأتى الفصل العاشر لينقلنا إلى الحديث عن الخدمات المختلفة للنقل البحرى وما تمثله من أهمية تكاملية لأنشطة النقل البحـرى الرئيـسية مـن عمليات شحن، تفريغ، توكيلات ملاحية، خدمات نقل برى ....وغير ذلك .ولما كان العنصر البشرى هو الأساس فى عمليات النقل الدولى، فإن الفصل الحادى عشر جاء ليركز على إبراز أهمية كفاءة العنصر البشرى وأثره علـى النقـل الدولى. فى حين يستعرض الفصل الثانى عشر بعض الاتجاهات الحديثة فـى النقل الجوى ومدى الاستفادة من تجربة الاتحاد الأوربى فى النقل الجوى .

ولما كانت هناك بعض الأفكار عن بعض العلماء المسلمين حول النقـل الدولى وعلاقته بعلوم الفلك والجغرافيا وغيرها، فقد جاء الفصل الثالث عشر ليلقى الضوء على أدبيات النقل الدولى عند المسلمين مثل الاكتشافات المرتبطة بالنقل الدولى، وبعض المؤسسات التجارية المعتمدة على النقل عند المـسلمين فى العصور الوسطى .أما الفصلين الرابع عـشر والخـامس عـشر فإنهمـا يوضحان أهم الاتفاقيات والمعاهدات الثنائية والدولية فى مجال النقل البحـرى ومدى انخراط مصرفيها، مع توضيح أهم التشريعات والقرارات الحديثة التى اتخذتها الإدارة المصرية فى مجال النقل البحرى .وأخيـراً بعـرض الفـصل السادس عشر لتحديث الأنظمة الجمركية فى مصر وما لذلك من آثار إيجابية على رفع كفاءة قطاع النقل الدولى فى الاقتصاد المصرى .وفى النهاية نعرض فى مجموعة ملاحق متتابعة لأهم المصطلحات والنماذج الخاصة بالنقل الدولى والتجارة الخارجية على المستويين المحلى والعالمى .

المؤلف

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة

الموضوع	الصفحة

فهرس الجداول

فهرس الأشكال

فهرس الملاحق

الفصل الأول

أساسيات النقل الدولى

الفصل الأول
أساسيات النقل الدولى

1/1 مقدمة:

يعتبر النقل الدولى عصب التجارة العالمية وأحد الدعائم الرئيسية لها. لقد كان للنقل الدولى أهميته وأبعاده الاقتصادية فى الماضى لاسيما مع اكتشاف الطرق الرئيسية فى العالم وتنامى حركة الكشوف الجغرافية التى قام بها الأوروبيون فى عصر التجاريين فى تلك الحقبة ظهرت أهمية النقل الدولى بصفة عامة والنقل البحرى بصفة خاصة، حيث ظهرت بريطانيا العظمى كصاحبة أكبر أسطول عالمى بحرى وأصبح يطلق عليها آنذاك سيدة البحار حيث كانت أسطولها البحرى يقوم بنقل معظم التجارة العالمية آنذاك سواء تجارة السلع والبضائع المختلفة أو تجارة الرقيق. ومع ظهور الثورة الصناعية وزيادة الإنتاج من جراء تطبيق مبادئ التخصص وتقسيم العمل الدولى، ومن ثم زادت أهمية النقل الدولى فى القرن التاسع عشر. ومع بداية منتصف القرن العشرين ازدادت أكثر أهمية النقل الدولى مع ظهور النقل الجوى ومساهمة فى عمليات نقل السلع والأفراد. ومع دخول الألفية الجديدة وبداية القرن الحادى والعشرين ودخول عصر العولمة وزيادة حركة السياحة العالمية والتجارة الدولية ليس فقط فى السلع ولكن فى الخدمات، كل ذلك شكل طلباً متزايداً على عمليات النقل الدولى بأنواعه المختلفة وفى هذا الفصل سوف نعرض الأساسيات النقل الدولى من حيث أنواعه وأهمية وأبعاد النقل البحرى وغير ذلك.

2/1 خطوط النقل الدولى:

هناك عدة أنواع من خطوط النقل الدولية هى خطوط النقل البحرى سواء المنتظمة أو غير المنتظمة وخطوط النقل البرى وأخيراً خطوط النقل الجـــوى حيث تنقل البضاعة من بلد لآخر بطريق الجو وذلك بالنسبة للـــسلع ســـريعة التلف أو الكميات الصغيرة أو العينات.

ونظراً لأن النقل بالطائرات مرتفعة التكلفة. كما أنه لا يصلح للكميات الكبيرة التى تصل إلى مئات وآلاف الأطنان، لذلك فإن الوسيلة المستعملة فى كثير من هذه الحالات هى النقل عن طريق البحر أى بالبواخر.

ويتم النقل بالسفن بإحدى صورتين:

أولاً: خطوط النقل البحرى، وتنقسم إلى نوعين رئيسيين هما:

أ) النقل البحرى على خطوط منتظمة Liner terms

وهى تلك الخطوط الملاحية المنتظمة التى تنظمها بعـــض الـــشركات الملاحية العالمية تنتقل السفن التابعة لهذه الشركات بين موانئ معينـــة وفـــى مواعيد محددة حيث يتم نقل البضائع ذات الكميات المحددة على هـــذه الـــسفن بطريق حجز الأماكن على هذه البواخر مسبقاً عن طريق التوكيلات الملاحية الموجودة فى موانئ الشحن. وفى مثل هذه الحالات يقوم المورد حالـــة البيـــع سيف أو سى آند إف أو المشترى حالة البيع فوب، بحجز المكان الملائم على الباخرة مسبقاً، وتسلم البضاعة للتوكيل الملاحى وفى ميناء الشحن الذى يتولى بدوره شحنها على الباخرة فى المكان المخصص لها لتبحر بها إلـــى ميناء الوصول.

وقد لا يمكن مسبقاً حجز المكان، وبذلك يكون تسليم البضاعة للتوكيل الملاحى وفقاً لنظام "تحت الشحن" For shipment.

وبمقتضى هذا النظام يتم عدم تحديد موعد الشحن بل يتم الشحن على أول سفينة متجهة لميناء الوصول يتوافر بها مكان لشحن البضاعة المراد شحنها.

ونجد أنه فى بعض الأحيان لا يمكن شحن الكمية كاملة أى الرسالة المطلوب نقلها دفعة واحدة لعدم توافر المكان وفى هذه الحالة تجزأ الرسالة لعدة أجزاء فتصل إلى دفعات حسب توافر المكان المخصص للشحن.

ويلاحظ أن مثل هذه الوسيلة قد تؤخر وصول البضاعة عن المواعيد المطلوبة إلى جانب أن كل شحنة تصل وهى صغيرة نسبيا تحتاج عند وصولها لإجراءات خاصة بها فى حين أنها لو وصلت دفعة واحدة لتمت عنها الإجراءات مرة واحدة فى ميناء الوصول. وهذا بدوره قد يترتب عليه زيادة كبيرة فى النفقات تفوق أى وسيلة أخرى حالة شحن الرسالة دفعة واحدة. ومن هنا ينصح باستخدام وسيلة أخرى فى حالات الرسائل المتوسطة أو الصغيرة وهى التى لا تستوعب شحنة باخرة كاملة بل تحتاج لجزء فقط من الباخرة – بأن يتم الاتفاق أو التنسيق بين عدد من طالبى الشحن لديهم مثل هذه الرسائل ومتجهين إلى نفس الميناء أو موانى متقاربة على استئجار سفينة خاصة أو حجز سفينة تتبع أحد الخطوط المنتظمة لهم معاً، على أن كل رسالة تعتبر مستقلة عن الأخرى، وكل منها لها سند شحن مستقل يصدر باسم المرسل إليه. وبذلك يمكن توفير السرعة فى نقل الرسالة بدلا من الانتظار لتوافر المكان وعدم التعرض لتجزئة الرسالة ووصولها على دفعات. بل قد يحدث أن يكون مستورد واحد له أكثر من رسالة من موردين مختلفين فمثلاً إذا كان هناك

مستورد مصرى يستورد ألفى طن لحوم مجمدة، وألفى طن لحـــوم دواجـــن مجمدة، وألف طن معلبات، وألف طن زيتون وإنها جميعاً مستوردة من بلـــد واحد أى تشحن من ميناء واحد أو ميناءين متقاربين، فيكون من الأفضل لهذا المستورد إذا كان الشراء حسب عقد التجارة فوب أن يستأجر بـــاخرة واحـــدة حمولتها ستة آلاف طن لشحن هذه الرسائل دفعة واحدة تصل إليه مرة واحدة أو إذا كان البيع حسب عقد التجارة سى آند أف أو سيف أن يتصل بالموردين لتنسيق مواعيد الشحن والاتفاق فيما بينهم حتى يتم شحن هذه الرسائل علـــى سفينة واحدة وكذلك تصل إليه دفعة واحدة. ويلاحظ أن مثل ذلك لا يتحقق إلا إذا كانت مواعيد الشحن المتفق عليها بالنسبة لهذه الرسائل موحـــدة أو علـــى الأقل متقاربة جداً لأنه إذا لم يتوافر ذلك العنصر فلا يمكن أن يـــتم التنـــسيق المطلوب بين تلك الأنواع المستوردة من الشحنات المختلفة.

ب) النقل البحرى على سفينة مستأجرة "النقل على خطوط غيـــر منتظمـــة": Chartered Vessel:

المحنا آنفا أنه يمكن التنسيق لشحن عدة رسائل دفعة واحدة باستئجار سفينة واحدة سواء كانت هذه السفينة تعمل على خطوط منتظمة أو استئجارها خصيصا لهذه الرحلة.

وقلنا أن ذلك يكون فى هذه الرسائل الصغيرة أو المتوسطة الحجـــم أو الوزن. أما بالنسبة للرسائل التى تصل إلى آلاف الأطنـــان أى الـــسلع التـــى تستورد بكميات كبيرة مثل القمح والحبوب والأسمدة والأسمنت حيث قد تصل الشحنة الواحدة إلى عشرة آلاف طن، وقد تصل فى حالات القمح مـــثلا إلـــى ثلاثين ألف طن، ومثل هذه النوعيات من السلع مخصص لها أرصفة خاصـــة ذات غاطس كبير إلى جانب أن هناك وسائل معينة للتفريغ لا تصلح وســـيلة

النقل السالف ذكرها – أى الخطوط المنتظمة – لنقل هذه السلع. وفى هذه الحالة يفضل أن يتم النقل باستئجار سفينة لرحلة واحدة لنقل شحنة واحدة أو استئجار سفينة لنقل عدة شحنات متوالية. وهنا يتم استئجار السفينة بعقد إيجار معين له شروط خاصة ومحددة، وهذا العقد يطلق عليه فى القانون البحرى والعرف التجارى اسم "مشارطة الإيجار Charter party" ويرمز له بالرمز C/P.

ثانيا: النقل البرى:

هناك وسيلة أخرى أقل أهمية من وسائل النقل وهى النقل البرى خاصة بين الدول التى ليس لها منافذ بحرية ولها حدود جغرافية برية متصلة. فقد يتم النقل عن طريق البر باستعمال قطارات السكك الحديدية أو السيارات الكبيرة (الشاحنات) وذلك حالة وجود طريق برى يربط بين البلد المصدر والبلد المستورد، ومثل هذه الطرق متوافرة بين الدول الأوروبية والدول الأمريكية. وهناك طريق برى يربط مصر بالدول العربية الشقيقة على الساحل الشمالى لأفريقيا حيث يصل إلى دولة المغرب وموريتانيا ماراً بليبيا وتونس والجزائر. وكان هناك من قبل طريق برى يربطنا بالدول العربية الشقيقة من المشرق العربى ماراً بسيناء وفلسطين ويصل إلى العراق ودول الخليج قبل الاحتلال الإسرائيلى.

ووسيلة النقل البرى رغم تزايد حجم الشاحنات وتطورها إلا أن استعمالها محدود بأوزان معينة إلى جانب الوقت الذى تستغرقه الشاحنات.

ووسيلة النقل البرى هى السائدة لنقل البضائع داخل البلاد ابتداء من رصيف الميناء إلى مكان التخزين أى كوسيلة نقل مساعدة ومكملة فى بعض الأحيان. أما النوع الثالث من أنواع خطوط النقل الدولى فهو النقل عن طريق الجو.

ثالثا: النقل الجوى:

سبق أن أشرنا إلى أن النقل الجوى يكون فى حالات البضائع سريعة التلف أو الكميات المحدودة مثل العينات أو الطرود متوسطة الأوزان. وقد أصبح الآن لدى كثير من شركات الطيران طائرات شحن للبضائع. ونجد أن وسيلة النقل الجوى تستخدم عادة فى نقل الخضراوات الطازجة على وجه الخصوص وبعض السلع الأخرى حتى تكون ذات طبيعة خاصة.

3/1 مستندات النقل الدولى:

1/3/1 سندات الشحن Bills of Lading:

أيا كانت، وبغض النظر عن وسيلة النقل جواً أو بحراً أو براً فإن هناك مستندات تصدر حالة النقل عن الرسالة التى يتم نقلها – بل لو اجتمعت عدة رسائل على وسيلة نقل واحدة فإن كل رسالة يكون لها مستند واحد. هذه المستندات من أهمها سند الشحن ويطلق عليه فى العرف التجارى (بوليصة الشحن).

أولاً تعريف سند الشحن:

سند الشحن هو الوثيقة التى يصدرها الناقل لإثبات استلامه بضاعة معينة بغرض نقلها من مكان إلى آخر مقابل أجر معين وتسليمها لمن له حق استلام البضاعة تبعاً لنوع السند.

وبذلك يعتبر سند الشحن وثيقة باستلام الناقل للبضاعة نوعاً ووزناً أو عدداً أو بهما معا ووصفا أى حالة البضاعة وقت الشحن.

ويترتب على ذلك التزام الناقل بتسليمها فى الجهة المرسل إليها بذات الكم والكيف اللذين تسلم بهما، وأنه مسئول عن ذلك جميعه. ويلاحظ أن سندات الشحن هى موضوع دراسات يحتاج إلى مستفيضة لا يتسع المجال هنا للتعرض لها. ونقتصر فقط على النقاط الرئيسية التى يتطلب الأمر الإلمام بها فى مجال الدراسات الأكاديمية والتطبيق العملى.

وقد جرى العرف على وجود نماذج مطبوعة لسندات الشحن حسب نوع وسيلة الشحن. وهذه النماذج تعتبر من قبيل عقد الإذعان أى أن الأطراف يوقعون عليها بقبول الشروط الواردة بها دون تعديل لهذه الشروط.

وهناك بعض الألفاظ والعبارات ذات مدلول معين فى عملية النقل ونعرض هنا للمقصود بهذه الكلمات أو العبارات عند عرض الأطراف المختلفة لسند الشحن.

ثانيا: أطراف سند الشحن:

هناك مجموعة من الأطراف فى عقد الشحن المتمثل فى سند الشحن، هذه الأطراف هى:

1- الناقل:

وهو الشخص (طبيعى أو معنوى) الذى يتعهد بالقيام بعملية النقل، وقد يكون هو المالك لوسيلة النقل أو المستغل لها أو وكيل عن أى منهما. ويطلق عليه: Carrier.

2- الشاحن:

وهو الشخص الذى يسلم البضاعة للناقل بغرض نقلها، وقد يكون صاحب البضاعة أو وكيل عنه يسمى: Shipper.

3- الشحنة:

أى Cargo وهى البضاعة موضوع النقل والتى يجب أن تحدد تحديداً كاملاً من حيث الـوزن أو العـدد والعبـوات وكافـة الأوصـاف اللازمـة والضرورية.

ويلاحظ أن سند الشحن البحرى هو الإيصال الذى يوقع عليه ربـان السفينة بتسلمه البضاعة على ظهر السفينة وسند الـشحن قـد يكـون تابعـاً لمشارطة التأجير بالرحلة وقد يكون مستقلا حالة النقل على خطوط منتظمة.

وقد نص القانون التجارى البحرى المصرى بالمادة 26 منه بما يأتى: هو (أى الربان) مسئول عن الأمتعة والبضائع التى يتسلمها فى عهدته وعليه أن يعطى بها سنداً يسمى سند الحمولة.

كذلك تضمن القانون المذكور فصلاً خاصاً هو الفصل الـسابع (مـن المادة /99 إلى المادة /103) فى شأن هذا السند تحت عنوان سند المشحونات.

وقد يوجد السند مستقلا كما هو الحال عند شحن البضاعة على خطوط منتظمة، وقد يوجد تابعاً لمشارطة إيجار على أنه حالة وجود مشارطة وسـند شحن، وكان هناك اختلاف بين الشروط الواردة بكل منهما فإن العبرة تكـون بما جاء بمشارطة الإيجار. باعتبارها الأساس فى التعاقد للنقل، وينحصر دور سند الشحن على مجرد إثبات استلام البضاعة وأوصافها وكميتها والحالة التى شحنت بها كذلك تعتبر الشروط الواردة بسند الشحن مكملة لما ورد بالمشارطة بالنسبة لما لم يذكر بهذه الأخيرة.

ونظرا لخطورة سندات الشحن والدور الذى تقوم به وجدت معاهدة خاصة دولية عن سندات الشحن هى معاهدة بروكسل عام 1924 والتى عدلت فيما بعد عام 1974 وقد صدقت عليها دول عديدة من بينها مصر.

ثالثا: أهم البيانات المتضمنة فى سند الشحن البحرى:

أ) أسماء الأطراف:

أى اسم الناقل واسم الشاحن، أما بالنسبة لاسم المرسل إليه فسوف نعرض له عند بيان صور سند الشحن.

ب) بيان عن البضاعة المشحونة:

لما كان سند الشحن إنما هو أساساً إيصال بالبضاعة المشحونة من ثم يتعين أن يتضمن إثباتاً لحالة هذه البضاعة وزنا أو عداً والحالة التى شحنت بها. ولذلك يحدث أحيانا أن يتضمن السند تحفظات فى هذا الصدد وذلك حالة عدم تمكن الربان من مراجعة البضاعة للإعفاء من المسئولية. لذلك فى حالة عدم وجود مثل هذه التحفظات يكون سند الشحن نظيفا

ج) بيانات عن السفينة:

ومن أهم بيانات السفينة هى أسمها وهو بيان هام ليتمكن المرسل إليه من معرفة السفينة التى تنقل عليها البضاعة لترقب وصولها واستلام البضاعة منها.

وقد يحدث ألا يذكر اسم السفينة فى السند ويصدر السند بصورة (سند برسم الشحن) Received for shipment B/L ويستعمل ذلك لأسباب ثلاثة (خاصة بالنقل على خطوط منتظمة) هذا الأسباب هى:

1- يمكن للشاحن إرسال سند الشحن إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة.

2- يمكن شركات الملاحظة من استلام البضاعة وتخزينها بمعرفتها وشحناها في الوقت الملائم وفق برنامج زمنى تحدده هى حيث لا يمكنهـا تحديـد السفينة وقت استلام البضاعة.

3- يستطيع الناقل أن يطالب بأجر النقل دون حاجة لانتظار الشحن الفعلـى، نظرا لما يترتب على ذلك من أن حامل هذا السند لا يمكنه معرفة السفينة التى تحمل بضاعة وقد يظل طويلاً فى انتظار الشحن وقد لا يعرف هـل شحنت أم لا.

د) شروط النقل:

ويتضمن السند أيضا الشروط التى يتم بها الشحن أى تحديـد ميـناء القيام وميناء الوصول والأجرة والشروط الأخرى. وقد سبق أن أوضحنا أنـه فى حالة وجود مشارطة إيجار لرحلة محددة فإن الشروط الواردة بالمـشارطة هى الواجبة الاتباع.

وقد لا تتضمن مشارطة الإيجار نصا خاصاً بتطبيق قواعـد معاهـدة بروكسل ويكون علم السفينة من الدول غير الخاضعة لهذه المعاهدة، ومع ذلك يرد بسند الشحن نص يقضى بتطبيق قواعد المعاهدة. فى مثل هـذه الحالـة تطبق قواعد المعاهدة أعمالا لهذا النص تأسيسا على أن المشارطة لم تتضمن نصاً مخالفا له.

هـ) توقيت الشحن: Date of Shipping

يجب أن يتضمن السند توقيت وتاريخ إصداره وهـذا التـاريخ هـام خاصة فى حالة وجود مشارطة إيجار لإثبات وفاء كل من الطرفين بالتزامـه فى الموعد المحدد. كذلك فإن هذا البيان تكون له أهمية خاصة فـى البيـوع البحرية لبيان ما إذا كان البائع قد نفذ التزامه بتسليم المبيع فى الموقع المحـدد من عدمه (أى بشحنه فى الموقع المتفق عليه).

و) التوقيع على سند الشحن:

وتوقيع الربان يعتبر إجراء هام جداً لأننا كما أوضحنا أن هذا الـسند صك باستلام البضاعة والحالة التى شحنت بها.

أما توقيع الشاحن فإنه إذا لم يتم على سند الشحن فإنه يمكن الاحتجاج عليه بشروط سند الشحن متى ثبت علمه بها وقامت القرائن الدالة على ذلك.

رابعاً: أنواع سند الشحن البحرى:

الأصل أن سند الشحن وجد لإثبات استلام البـضاعة مـن الـشحن وتسليمها للمرسل إليه ومن ثم توجد ثلاث صور لسند الشحن هى:

أ) سند الشحن الأسمى: Nominal B/L

وفيه يكون سند الشحن باسم شخص معين هو المرسل إليه وقد يكون الشاحن هو ذاته المرسل إليه. والسند فى صورته هذه لا يصح تداوله إلا بعد اتخاذ الإجراءات القانونية بحوالة الحق وأهمها موافقة الشاحن والناقل علـى الحوالة.

وتبعاً لذلك فإن الربان يجب عليه تسليم البضاعة للشخص المعين بسند الشحن دون غيره أو من انتقل إليه الحق بمقتضى إجراءات الحوالة أو الوكيل الرسمى عن صاحب الحق.

وإذا تم التسليم لغير هؤلاء كان الربان مسئولا قبل من ورد اسمه بسند الشحن ويعتبر التسليم كأنه لم يتم.

كذلك لا تقبل دعوى التعويض على الناقل عن التلـف أو العجـز إذا رفعت من شخص لم يرد أسمه فى السند الأسمى.

ب) سند الشحن الإذنى: On Order B/L

فى الغالب أن يكون سند الشحن إذنيا أى لأذن الشاحن أو المرسل إليه وبذلك يكون للشاحن أو المرسل إليه تظهير هذا السند إلى الغير دون حاجـة لموافقة الربان على هذا الحوالة.

وقد جرى العرف البحرى على أن مجرد التوقيع على ظهر سند الشحن الأذنى يعتبر تظهيراً على خلاف ما هو مطلوب بالنسبة لتظهيـر الأوراق التجاريـة الأخرى.

ونشير هنا إلى حكم محكمة النقض المصرية الذى قرر أن تظهير سند الشحن على بياض يعتبر بمثابة توكيل فقط للمظهر إليه فى تسليم البضاعة ولا يخوله حقا مستقلا عن حقوق موكله المظهر.

إلا أن العرف البحرى يجرى على خلاف ذلك. وبذلك فإن تظهير سند الشحن إذا تم على بياض فإنه ينتج آثاراً من حيث نقل ملكية البضاعة للمظهر إليه ويحق لهذا الأخير أن يطالب الربان بالتسليم بل يمتنع على الربان أن يسلم البضاعة لغير المظهر إليه السند.

ج) سند الشحن لحامله: Bearer/ Holder B/L

والصورة الثالثة لسند الشحن أن يكون لحامله بمعنى أن كل من يحمل السند المذكور يحق له استلام البضاعة. وفى الواقع هذه الصورة تكون محفوفة بالمخاطر لأن المرسل إليه إذا ضاع منه السند أو سرق يكون للحائز استلام البضاعة ولا يصح لصاحب السند الأصلى الرجوع على الناقل فى هذا الصدد.

ويكون له فقط حق الرجوع على المستلم إذا ثبت أن الحيازة خرجت عنه جبراً بالسرقة مثلاً. ولذلك على من فقد منه السند لحامله أن يبادر بإخطار الناقل بفقد السند لضبطه مع من يتقدم به لاستلام البضاعة. ويجوز للشاحن استخراج بدل فاقد بعد إثبات حالة ضياع السند الأصلى أو تلفه.

خامساً: وظائف سندات الشحن:

يعتبر سند الشحن دليلا على ملكية البضاعة ولم تعد وظيفته قاصرة على الشحن أو تسليم البضاعة للناقل فحسب بل يعتبر عقد نقل فى حالة وجود السند مستقلا كما أسلفنا القول.

ويقوم سند الشحن بوظيفة أخرى، لأن السند وهو يمثل البضاعة المشحونة يقوم مقامها لذلك يخول حامله حق التصرف فى البضاعة خلال رحلة النقل. وبذلك يكون لحائز السند حيازة قانونية أن يتصرف فى البضاعة موضوع السند بالبيع أو الرهن أو الهبة .. إلخ أى بتصرف ناقل للملكية أو تصرف بالانتفاع وذلك بمجرد تسليم سند الشحن إلى المتصرف إليه وتحويله له بالصورة القانونية. وقد يتم ذلك بمجرد تسليم السند ذاته فى حالة السند لحامله أو بالتظهير فى حالة السند الإذنى أو بالحوالة القانونية فى حالة السند الأسمى.

ونشير إلى أن هناك صورة لسند الشحن الذى يغطى مراحل نقل متعددة ومتتالية ويطلق عليها Through B/L. حيث تمر السلعة بمراحل نقل متعددة ويتم النقل فى جميع هذه المراحل بمعرفة متعهد نقل واحد هو الذى يتولى عن صاحب البضاعة عمليات النقل المختلفة من ميناء الشحن وحتى نقطة الوصول. ويصدر هذا المتعهد بالنقل سند شحن واحد عن البضاعة موضوع النقل، وفى نفس الوقت فإن كل جهة من الجهات التى تنقل عليها البضاعة فى مرحلة معينة تصدر سند شحن عن هذه المرحلة لمتعهد النقل المذكور.

المثال على ذلك شركة تشيكية تستورد بضاعة من مصر وقد تستوردها من موردها (مصانع تجفيف البصل والثوم فى سوهاج أى يكون الاستلام من المصنع)، عندئذ يمكن أن تعهد الشركة التشيكية إلى متعهد نقل لديها يتولى نقل البضاعة بالسكك الحديدية أو السيارات من سوهاج إلى ميناء الإسكندرية ثم بحراً من ميناء الإسكندرية إلى ميناء جد نسك فن بولندا ثم براً من الميناء المذكور عبر الأراضى البولندية إلى بواتسلافا فى جنوب تشيكوسلوفاكيا. هنا يصدر متعهد النقل سند شحن شامل واحد للشركة التشيكية المستوردة وفى نفس الوقت يحصل هو على سند شحن بالسيارات أو السكك الحديدية فى مصر من سوهاج إلى ميناء الإسكندرية ثم يحصل على سند شحن بحرى من الإسكندرية إلى ميناء جد نسك ثم سند شحن برى بالسكك الحديدية من الميناء البولندى حتى مقر وصول البضاعة فى تشيكوسلوفاكيا.

ومثل هذا النظام يوفر على المستورد القيام بمعرفته بالاتصال بجهات النقل المختلفة والتسليم والاستلام فى كل مرحلة، ويقوم عنه متعهد النقل بكل هذه الإجراءات من النقطة الأولى التى تسلم فيها البضاعة للناقل حتى النقطة

الأخيرة لوصولها إلى المستورد. ويكون فى هذه الحالة متعهد للنقل هو المسئول عن البضاعة كأمين لنقلها خلال مراحلها المختلفة. وفى نفس الوقت هو الذى يكون له الحق قبل جهات النقل المختلفة التى تمت عليها عمليات النقل فيما قد يلحق البضاعة من عجز أو عوارية دون مسئولية فى ذلك على صاحب البضاعة الذى يكون له الرجوع فقط على متعهد النقل أيا كانت المرحلة التى وقع بها العجز أو التلف أو أى ضرر لحق البضاعة، ويكون سنده فى ذلك هو سند الشحن الموحد والشامل الذى تسلمه من متعهد النقل.

وكثيراً ما يلجأ المصريون المقيمون فى البلاد العربية إلى هذه الوسيلة فى نقل أمتعتهم من مقار إقامتهم هناك إلى مقر إقامتهم داخل البلاد وهو النظام المعروف بالنقل من الباب إلى الباب حيث يقوم متعهد النقل بجميع المراحل على النحو السالف بيانه.

2/3/1 مشارطة الإيجار: Charter Party C/P

مشارطة الإيجار هى السند المثبت للإيجار والذى بموجبه توضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر. وقد يكون الإيجار لرحلة محددة Voyage C/P وهذه هى الصورة الغالبة فى تأجير السفن للنقل، كما أنها الصورة المتبعة لنقل البضائع استيراداً وتصديراً حالة الكميات الكبيرة مثل القمح والدقيق والسماد والكبريت والأسمنت والحبوب والفحم واللحوم ... إلخ، وقد تكون المشارطة لعدة رحلات متتالية.

وفى أى من الحالتين يلتزم مالك السفينة (أو المجهز) المؤجر بأن يقدم للمستأجر سفينة مجهزة ومعدة وصالحة للملاحة وذلك لرحلة واحدة أو لبعض رحلات محددة لنقل بضاعة المستأجر مقابل أجرة محددة ووفق الشروط الخاصة بالإيجار.

وقد تكون المشارطة زمنية Time C/P أى لزمن محدد، وهذا النوع من المشارطة يوجد لدى شركات الملاحة التى تقوم باستغلال السفن المستأجرة لفترة زمنية محددة لحسابها.

والصورة الثالثة لمشارطة الإيجار هى تأجير ســفينة عاريــة Bare Boat C/P وفيه تؤجر السفينة لمدة محددة وفى حالة صالحة للملاحة ولكــن غير مجهزة بالبحارة أو المؤن وهذا النوع أيضا لا تقدم عليه شركات التجارة الخارجية ويوجد فقط لدى شركات الملاحــة لاســتغلال الــسفن المــستأجرة لحسابها.

ومن ذلك يتضح أن النوع الذى هو أكثر انتشاراً هو مشارطة الإيجار لرحلة محددة أو لعدة رحلات متتالية لنقل بضائع معينة وهو النــوع الغالــب استعماله لدى شركات التجارة الخارجية وفى حالات البــضائع ذات الكميــات الكبيرة.

وتوجد نماذج مختلفة لمشارطات الإيجار استقرت دوليا. ومــن هــذه النماذج ما يتعلق بنوع البضاعة مثل مــشارطات نقــل البتــرول Tanker London Voyage C/P أو مشارطة نقــل الحبــوب Azcon C/P وهــى الموضوعة بمعرفة الغرفة الملاحية بميناء أروف. وكــذلك منهــا مــشارطة بلطكون Baltcon C/P وهو نموذج مشارطة لنقل الفحم إلى مــوانى البحــر الأبيض والموانى الأسكندنافية صدرت عن مؤتمر البلطيق الملاحى الــدولى عام 1926. ونموذج مشارطة تأجير السفينة لنقل الأسمنت Cemenco C/P حيث يراعى نوعية البضاعة المنقولة فى هذا النوع من المشارطة. كما توجد نماذج لمشارطة الإيجار لرحلة واحدة أو لعدة رحلات لنقل البضاعة بــصفة عامة.

ومثل هذا الأخير هو النموذج المعروف باسم جينكون Gencon وهو نموذج متعارف عليه دوليا وشائع الاستعمال، ويوجد إلى جانب نوع أخر فرنسي تحت مسمى لوتيسيا Loticia. والنوع الأول هو الغالب استخدامه فى مصر وخاصة فى مجال التجارة الخارجية.

ونموذج جينكون يتضمن بنوداً مطبوعة وفراغات تستوفى بمعرفة الطرفين ويلحق ببنود تعد باتفاق الطرفين.

وباستقراء النموذج يمكن الوصول إلى العناصر الأساسية فى المشارطة والتى تجمل فيما يلى:

أولا: طرفاً العقد Parties فى مشارطة الإيجار:

هذان الطرفان هما:

أ- المؤجر:

أى الناقل وهو الذى يتعهد بتنفيذ عملية النقل وقد يكون مالك السفينة وقد يكون مستغلا لها. وقد يكون وكيلا عن أى من المذكورين أى سمسار Broker ويتعين أن يتضمن بيانا للمؤجر فى التعاقد مالك أو مجهز أو وكيل يعمل لحساب الغير.

ويلاحظ أنه فى النموذج يذكر لفظ ملاك Owners باعتبار أن هؤلاء هم أصحاب الحق الأصليين فى الاستغلال فإذا كان التأجير من غير المالك يوضح ذلك بالعقد. وفى هذه الحالة فإن اللفظ المشار إليه ينصرف إلى المؤجر أيا كانت صفته ويعتبر أنه هو المقصود باللفظ المذكور الذى يرد فى باقى نصوص العقد.

كذلك يتضمن النموذج نصاً خاصا ببيان التوكيل الملاحى الذى ينوب عن الملاك أو المؤجرين فى الاتصال بالغير والإشراف على عمليـــة النقـــل وذلك فى ميناء الشحن والتفريغ.

وفى حالة وجود سمسار تحدد العمولة المستحقة له وطريقة أدائها.

ب- المستأجر: Charterer

قد يكون مالك البضاعة المشترى كما هو الحال فى البيـــع فـــوب أو سمسار أو وكيل يعمل لحساب مالك البضاعة.

وقد يكون المورد الأجنبى كما هو الحال عند البيع سيف أو سى آنـــد إف C.I.F/ C&F حيث يشمل عقد البيع نولون نقل البـــضاعة إلـــى ميـــناء التسليم، وقد يكون وكيلا أو سمساراً يعمل لحساب هذا المورد.

ونشير هنا بأنه فى حالة التأجير بمعرفة وكيل أو سمسار يشترط علم الموكل بشروط التأجير وقبوله لها. فإذا حدد الموكل شروطاً معينة ولم يلتـــزم بها الوكيل عند إبرامه العقد، يعتبر الوكيل أنه خارج عن حدود التفويض بمـــا يبطل العقد ولا تنفذ فى حقه هذه الشروط المخالفة لما حدده الموكل لوكيله إلا إذا أجاز الموكل التعديل صراحة أو ضمنا حالة إطلاع الموكل على الـــشروط المعدلة وعدم اعتراضه عليها فى حينه أو تنفيذها دون اعتراض من جانبـــه. وذلك جميعه يشترط فيه علم المؤجر بالشروط التى وضعها الموكل وحـــدود التفويض الصادر للوكيل. فإذا كان المؤجر يجهل هذه الحدود فلا يحتج عليـــه بخروج الوكيل عن حدود الوكالة ولا يبطل العقد ويكون فقط للموكل الرجوع على وكيله بما أصابه من ضرر من جراء تجاوزه لحدود الوكالة. ولذلك يرى البعض أنه يجب أن تتضمن عقود التوريد المبرمة مع المورد الأجنبى حالـــة

البيع سيف أو سى آند إف، وكذلك الوكيل الذى يفوض فى إبرام المشارطة نيابة عن المستأجر على الشروط الأساسية فى عملية النقل البحرى ليلتزم بها عند الاتفاق مع مؤجرى السفينة. كذلك كان هناك اتجاه سائد بأن المستلم أو المرسل إليه البضاعة حالة كونه شخصا ثالثاً غير المستأجر أو وكيله، متى كان غير موقع على مشارطة التأجير فإنه لا يلتزم بها. ولكن هذا الاتجاه خاطئ وقد قضت محكمة النقض المصرية فى قضايا عديدة بأن المرسل إليه أو المستلم يعتبر من ذوى الشأن فى مشارطة الإيجار وبذلك يلتزم بجميع ما جاء فيها ولو لم يوقع عليها.

ثانيا: بيانات عن السفينة:

يجب أن تتضمن المشارطة اسم السفينة وجنسيتها وعلم الدولة الذى ترفعه فى رحلتها لأن هذا العلم هو الذى يحدد الجنسية والقانون الذى تعامل بمقتضاه كما يحدد المكان الكائن به السفينة وقت التعاقد وأحياناً إذا كانت – السفينة مبحرة يذكر ذلك (Trading).

وأهمية ذكر أسم السفينة هو تحديد الناقلة التى ستحمل البضاعة ليستعد الشاحن لاستقبالها لشحن البضاعة وكذلك عند الوصول للتفريغ واستلام البضاعة. ولكن قد ينص فى المشارطة على حق المؤجر فى استبدال سفينة بأخرى، وهنا يشترط تطابق المواصفات المطلوبة التى اتفق عليها الطرفان.

كذلك يتعين من الناحية التأمينية ذكر عمر السفينة لارتباط مقدار التأمين بأعمار السفن. وقد جرى العرف على أن عمر السفينة لا يتجاوز خمسة عشر عاماً من إنشائها وإن كان عمرها يزيد عن ذلك يدفع عنها تأمين إضافى Over Age Insurance ويحدد عادة حداً أقصى لعمر السفينة وهو لا يزيد عن 22 سنة. كما يرد بالبنود الملحقة بالمشارطة وصف السفينة والمعدات الموجودة والعنابر والفتحات بما يحدد التزامات المؤجر والمستأجر.

Description of the vessel derricks, holds and hatchs

ثالثاً: الشحنة Cargo

يجب أن تحدد الشحنة وهل هى شحنة كاملة أم جزئية، ونوع البضاعة وحالة شحنها هل هى صب In Bulk أم فى عبوات in Bags الكمية وزناً أو عدداً. ويتضمن نموذج جينكون فى هذا المجال أن علــى المــستأجر توريــد الفرش أو الأخشاب لاستعمالها كحواجز Cargo batten أو عــوازل وفــق مقتضى الحال. وأن على المؤجر التصريح بذلك وقــد تكــون علــى عــاتق المؤجر.

رابعاً: تحديد كل من ميناء الشحن وميناء التسليم:

وهذا عنصر أساسى فى مشارطة التأجير لرحلة محددة. إذا يتعين بيان نقطة بدء الرحلة ونقطة الوصول. وقد يحدد ميناء بديل للــشحن أو التفريــغ حسب طلب المستأجر ويشترط موافقة المؤجر على ذلك وتحديد النولون على هذا الأساس.

كما أن هناك حالات يكون للقبطان الحق فى تغييــر المينــاء (حالــة الشحن أو حالة التفريغ) فى ظروف معينة وذلك بعد اتخاذ إجراءات يحــددها العقد كما هو الشأن بالنسبة للبند الخاص بحالة الاضراب فى المينــاء. كــذلك هناك شرط بتغيير المسار Deviation Clause وهو من الشروط المطبوعة ويعطى السفينة الحق فى الاتجاه إلى أى ميناء لأى غرض وفق ظروف معينة أى تغيير المسار.

وبناء على ذلك إذا قامت السفينة بتفريغ شحنتها بميناء غيــر المينــاء المتفق عليه ومع عدم مراعاة الشروط والإجراءات التى تضمنتها المــشارطة تكون المسئولية عندئذ على المؤجر بحيث يصبح مسئولا عن نقل البضاعة من الميناء الذى تم التفريغ فيه إلى الميناء المحدد أصلا للتسليم وعلى نفقته سواء

تم هذا النقل براً أو بحراً ومع استمرار مسئوليته عن كل ما يلحق بالبضاعة من أضرار فى هذا الصدد. وتعتبر هذه الأضرار كأنها وقعت أثناء الرحلة البحرية متى كان التسليم غير تام، بل يكون للمستأجر الحق فى الرجوع على المؤجر بالتعويضات الأخرى عن الأضرار التى لحقت به نتيجة هذا الإجراء الذى تم بغير اتفاق أو موافقة المستأجر وعلى خلاف العقد.

ويلاحظ أنه إذا قام المستأجر باستلام البضاعة بالميناء الذى أفرغت فيه وغير المتفق عليه وبدون اعتراض منه أو احتفاظ بحق الرجوع على المؤجر فإن ذلك يعتبر من جانبه إجازة لتصرف الناقل يسقط حق المستأجر فى الرجوع بعد ذلك على الناقل.

خامسا: الأجرة أو النولون Freight

وتحدد الأجرة إما بقيمة إجمالية أو بطريق المعدل لوحدة الشحن (أى تحديد سعر نقل الطن أو الطرد مثلا أو الوحدة كالسيارة مثلا .. ألخ. ويجب بيان وتحديد مدى هذه الأجرة وما تغطيه من العمليات المتعلقة بالنقل مثل الحمل أو التستيف Loading & stowage وكذلك بالنسبة للتفريغ Discharging وتحدد طريقة دفع النولون وعادة يكون دفع الجزء الأكبر منه عند التعاقد والباقى عند توقيع سند الشحن واعتماد طريقة الدفع.

سادساً: مسئولية الملاك أو المؤجرين: Responsibility clause

يلاحظ أنه هناك شرط مطبوع (سطر 29-44) فى شأن مسئولية الملاك (أو المؤجرين) يحدد مسئولية المؤجر أو المالك عن الفقد أو التلف الذى يلحق بالبضاعة أو التأخير فى التسليم متى كان ذلك راجعاً إلى الناقل أو تابعيه ومتى كان التستيف بمعرفة الناقل وليس بمعرفة الشاحن أو تابعيه أو مقاول الشحن المعين من جانب المستأجر وكذلك تحدد مسئوليات والتزامات الناقل بنصوص أخرى ملحقة بالشروط المطبوعة كما تحدد فى المقابل حالات انعدام هذه المسئولية وحدود ذلك.

سابعاً: الشحن والتفريغ Loading/Discharging

كما توجد بنود مطبوعة تحدد التزامات المستأجر وكذلك التزامات الناقل بالنسبة للشحن والتفريغ وإعداد البضاعة وتسليمها. وتوجد شروط ملحقة تحدد معدل الشحن ومعدل التفريغ والاخطارات المتعلقة بذلك وتحدد مواعيد توجيه هذه الاخطارات وطريقة توجيهها بالكتابة أو بالبرق والى من توجه والآثار أو غرامة التأخير وفئة الغرامة والتى قد تحدد على أساس الوحدة كما قد تحدد إجماليا على أساس اليوم.

ويتعلق باستحقاق الأجرة والغرامة شرط حبس البضاعة Lien Clause وهو شرط مطبوع يعطى الناقل حق حبس البضاعة لحين استيفاء الأجرة أو غرامة التأخير أو ما يستحق له من تعويضات أخرى كأن تحدث أضرار بالسفينة أثناء الشحن أو التفريغ من جانب العاملين التابعين للمستأجر وغير ذلك.

ثامنا: شروط الاضراب العام، الحرب – التجمد:

وهذه بمثابة شروط مطبوعة وتبين أثر كل من هذه الظروف على التزامات كل من الطرفين المتعاقدين.

وهناك بعض الشروط الفرعية التى لم ترد فى هذا العرض حيث تم فقط إبراز الشروط الأساسية مثل شرط الإلغاء أو الفسخ Canceling Clause. وهناك أيضا شروط تكميلية تلحق بالعقد وتبدأ عادة ببند رقم 16 ثم تتسلسل وفق عدد البنود التى يتفق عليها الطرفان. وهى تدور عادة حول تحديد معدل الشحن ومعدل التفريغ وأيام العطلات والراحات وأحكام التشغيل خلالها أخطارات الوصول والاستعداد سواء بميناء الشحن أو التفريغ وموعد توجيهها والتأمين الإضافى ومعدل غرامة التأخير وإجراءات التحكيم ومعدات

السفينة الخاصة بالشحن والتفريغ والتزامات الناقل فى هذا الصدد وسائر البنود الفرعية الأخرى والمتعلقة بعملية النقل.

هذا ويلاحظ أن الشروط الإضافية تعتبر جزءا لا يتجزأ من العقد وملزمة للطرفين، بل أنه فى حالة تعارض شرط من هذه الشروط الخاصة بشرط آخر مطبوع يفضل الخاص على العام باعتبار أن البند الخاص هو المعبر عن إرادة الطرفين الحقيقية والنهائية.

مراجع الفصل الأول

1- عبد المنعم خلاف (1986)، الجانب التطبيقى فى الاستيراد والتصدير، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 274-294.

2- حسن أحمد توفيق (1986)، التجارة الخارجيـــة:دراســـة تطبيقيـــة، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 301-316.

3- فؤاد مصطفى محمود (1993)، التصدير والاستيراد علميا وعمليـــاً، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 149-179.

4- إبراهيم عزت فريد، بدون تاريخ، عقــد المـــشارطة وســـندات الـــشحن، محاضرة بشركة النصر للتصدير والاستيراد.

5- صبحى حمامو، بدون تاريخ، محاضرة بدورة التجارة الخارجية بشركة - النصر للتصدير والاستيراد.

6- أحمد محمد حسن (1975)، سند الشحن ودوره فى التجـــارة الخارجيـــة، مجلة إدارة قضايا الحكومة، إبريل - يونيه.

7- أحمد عبد المنصف محمود (1982)، مجلة الأكاديميـــة العربيـــة للنقــل البحرى، عدد يوليو.

8- UNCTAD, (1970), Unitization of Cargo.
ITC, (1970) getting started in export trade, Geneva.

9- ITC, (1970) getting started in export trade, Geneva.

الفصل الثاني

أسطول النقل الدولى

الأسطول التجارى العالمى

الفصل الثانى

أسطول النقل الدولى

الأسطول التجارى العالمى

1/2 مقدمة:

إذا نظرنا إلى أسطول النقل الدولى بصفة عامة وأسطول النقل البحرى بصفة خاصة نجد أن هناك اختلال فى التوازن بين العرض والطلب والذى يعد أحد أخطر المشاكل التى تواجهها صناعة النقل البحرى. ففى ظل بعض تراجع نشاط النقل البحرى فى العالم، زاد حجم المعروض من السفن عن الطلب عليها منذ عام 1974 وحتى عام 1983م.

ليبلغ الفائض ما يقارب من 28% من إجمالى الأسطول العالمى، كما ازداد حجم السفن العاطلة أو المعروضة للبيع كخردة بشكل ملحوظ. فقد كان النمو فى الأسطول العالمى موازياً للنمو فى حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً، إلا أنه منذ 1974م ظهر عدم التوازن بين الطلب على خدمات السفن والعرض المتاح منها، وذلك بسبب النمو السريع فى طاقة الأسطول العالمى وبصورة فاقت المطلوب منها. ولقد ترتب على ذلك سيادة حالة من التشاؤم بين شركات النقل البحرى. ويتضح ذلك من خلال ما ورد فى تقرير دالاس بتاريخ 1983/1/21م والذى نص على ما يلى:

"فى سوق الشحن الحالى الذى يعانى من الكساد، انخفضت قيمة البواخر بشكل كبير، ومازالت تنخفض فى مواجهة أجور شحن راكدة متدنية، وعلى العموم فإن الموقف يسوده تشاؤم شديد".

كما يلاحظ أيضا تلك التغيرات الكبيرة فى الأساطيل التجارية ومراكز الدول البحرية فى العالم. ففى الوقت الذى حققت فيه بعض الدول نجاحاً كبيراً فى زيادة حجم أساطيلها التجارية، انكمشت أساطيل دول أخرى. لذلك وقبـــل استعراض تطورات الأسطول البحرى العالمى ينبغـــى تحليـــل هيكـــل هـــذا الأسطول، حيث تختلف السفن وتتفاوت فيما بينها من حيث التصميم والغرض من البناء، والحمولة والقوى المحركة وما إلى ذلك. وحتى يمكـــن تـــصنيف السفن المكونة للأسطول التجارى العالمى نبـــدأ بتـــصنيفها حـــسب أنواعهـــا ووظائفها ثم وفق توزيعها الجغرافى وذلك على النحو التالى الذى سيرد فـــى الصفحات التالية:

2/2 التقسيم النوعى والوظيفى للأسطول البحرى الدولى:

رغم تعدد واختلاف تصنيف السفن سواء من حيث أنواعها أو حمولتها أو وظائفها إلا أنه يمكننا تقسيمها إلى ثلاث مجموعات رئيسية وذلـــك علـــى النحو التالى:

1/2/2 سفن النقل:

وهى تشمل الأنواع الأربعة الآتية:

أ) سفن نقل الركاب (Passenger Ships)

وهى تلك المختصة بنقل الركاب المـــسافرين عبـــر مـــوانئ العـــالم. وتختلف هذه السفن من حيث حمولتها ودرجة كفاية تجهيزاتها وتوافر وســـائل الراحة والرفاهية فيها.

ب) سفن البضائع الجافة (Dry Cargo Ships)

وهى تشتمل على عدة أنواع منها:

- سفن نقل البضاعة الصب (Bulk Carriers)
- سفن الدحرجة (RO/RO)
- سفن الحاويات (Containers)
- سفن نقل السيارات (Car Carriers)
- سفن نقل البضائع العامة التقليدية (Conventional General Cargo Ships)

ج) سفن نقل المواد السائلة (Tankers)

وهى المتخصصة فى نقل المواد البترولية أو البضائع السائلة على وجه العموم. ومنها ناقلات الزيت (Oil Tankers)، الناقلات الساحلية لنقل الكحوليات أو المواد النظيفة(Coastal Spirit Tankers)، الناقلات العملاقة للبترول الخام (Ultra Large Crude Carriers) وغير ذلك من الناقلات.

د) المعديات أو العبارات (Ferries)

وهى سفن صغيرة فى الغالب لا تزيد حمولتها عن 4500 طن على أكثر تقدير، تستعمل فى نقل الركاب والسيارات والقطارات والبضائع بين الموانئ المتقاربة جغرافياً مثل موانى السويس، بورسودان، وجدة.

ويجرى تشغيل هذه المجموعة من السفن عادة إما على خطوط جوالة أى خطوط غير منتظمة (Tramp) أو عاملة على خطوط منتظمة (Liner). فالسفن الجوالة هى تلك التى لا تسير وفقاً لبرامج محددة أو مواعيد معينة ولا تتبع خطوطاً معلومة إنما تذهب حيث تجد حمولتها والطلب عليها. أما العاملة

على خطوط منتظمة أو السفن النظامية فهى السفن الكبيرة والتى تـسير فـى البحار والمحيطات وفق مواعيد ثابتة وعلى خطوط منتظمة ومحـددة مـسبقاً ومعروفة.

2/2/2 سفن الخدمات البحرية أو الملاحية:

وتغطى الأنواع الآتية:

أ- القاطرات البحرية (Tugs).

ب- سفن الإنقاذ البحرى (Salvage Tugs).

ج- سفن تحطيم الثلوج (Ice Breakers).

د- سفن الأرصاد الجوية (Weather Ships).

هـ- سفن الإرشاد (Pilot Ships).

و- سفن التموين بالمياه والوقود (Water/Oil Supply ships).

ز- سفن الكراكات (Dredgers).

3/2/2 سفن أخرى متنوعة:

وتغطى الأنواع الثلاثة الآتية:

أ- سفن الصيد (Fishing Ships).

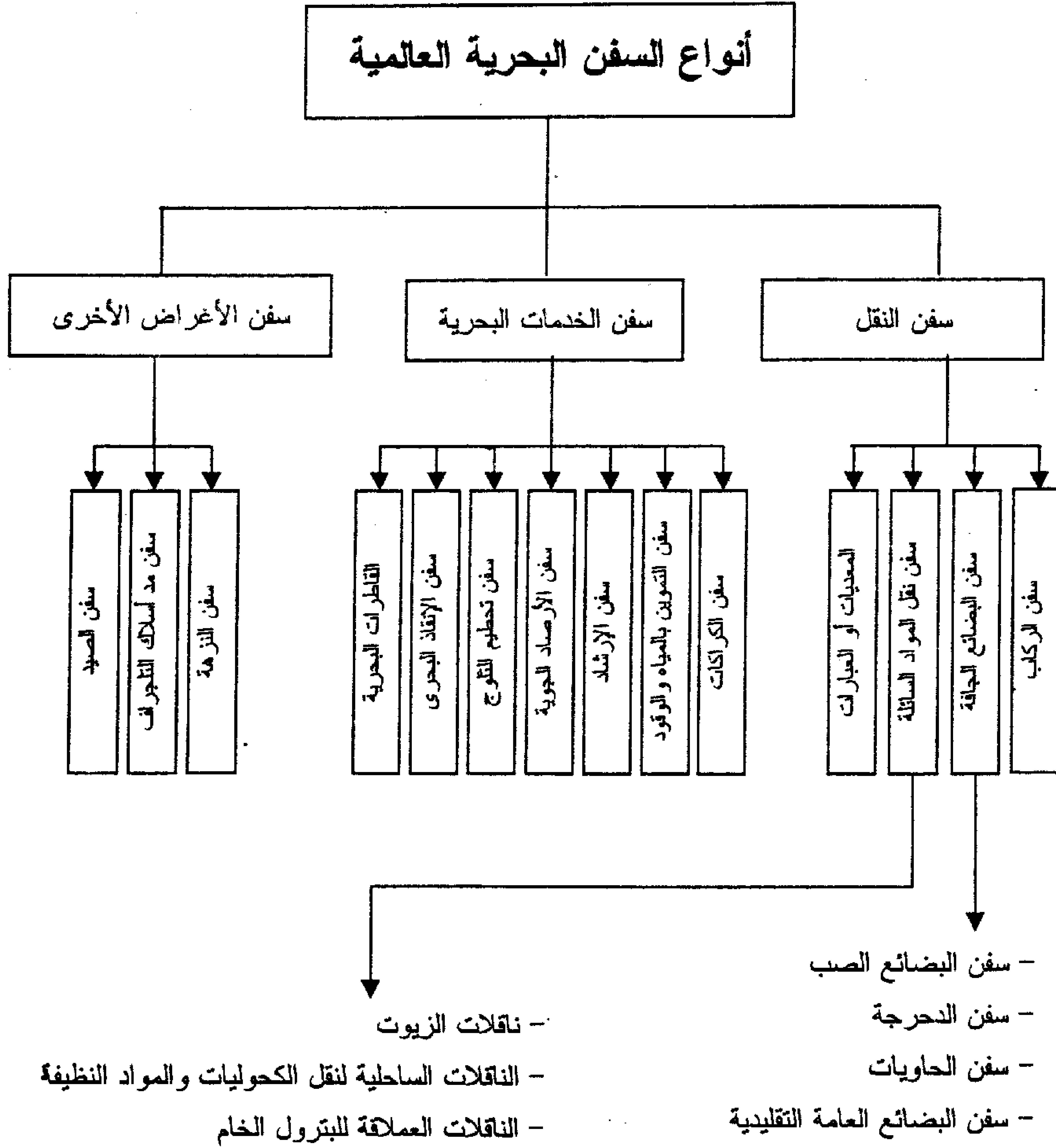
ب- سفن مد أسلاك التلجراف (Cable Ships).

ج- سفن النزهة أو الياخت (Yachts).

والشكل التالى (شكل رقم 2-1) يوضح تلك الأنواع المختلفـة مـن السفن البحرية الدولية.

شكل رقم (2-1)

أنواع السفن



3/2 التوزيع الجغرافى للأسطول البحرى الدولى:

ويقصد به التقسيم وفق الدول المالكة للسفن، وتقــوم بإعــداده هيئـــة اللويدز (Lioyd's) لتسجيل السفن حيث قامت الهيئة عام 1988م بتقسيم الدول إلى أربع مجموعات فرعية هى:

1/3/2 المجموعة الأولى: دول قليلة عدد السفن جداً:

وتحتوى على تلك الدول التى يقل عدد سفن أسطولها عن 300 سفينة وتبلغ 136 دولة. ويأتى تصنيف أكبر عشر دول فى هذه المجموعة كـــالآتى: بنجلاديش 289 سفينة، شيلى 287 ســفينة، فنــزويلا 286، البرتغـــال 265 سفينة، فنلندا 259 سفينة، تايلاند 258 سفينة، الإمارات العربية المتحدة 241 سفينة، جنوب أفريقيا 241 سفينة.

2/3/2 المجموعة الثانية: دول قليلة فى عدد سفنها:

وتضم تلك الدول التى يتراوح عدد سفنها بــين 300-600 ســفينة، وعددها 15 دولة وهى بالترتيب على النحو التالى:

هندوراس 587 سفينة، يوغسلافيا 499 سفينة، ماليزيا 499 ســفينة، رومانيا 462، الأرجنتين 451 سفينة، مصر 431 سفينة، كوبا 412 ســفينة، أيرلندا 396 سفينة، إيران 375 سفينة، ألمانيا الديمقراطية 369 سفينة، هونج كونج 364 سفينة، مالطا 356 سفينة، بلجيكــا 344 ســفينة، المغــرب 335 سفينة، المملكة العربية السعودية 320 سفينة.

3/3/2 المجموعة الثالثة: دول متوسطة فى عدد سفنها:

وتحتوى على 12 دولة تمتلك كل منها بين 600-90 سفينة وهى بالترتيب: تركيا 872 سفينة، فرنسا 801 سفينة، الهند 797 سفينة، البرازيل 719 سفينة، سنغافورة 715 سفينة، بولندا 714 سفينة، استراليا 709 سفينة، بهاما 672 سفينة، المكسيك 669 سفينة، السويد 633 سفينة، بيرو 621 سفينة، تايوان 617 سفينة.

4/3/2 المجموعة الرابعة: دول كبيرة فى عدد سفنها:

وتخص الدول المالكة لأكثر من 900 سفينة وعددها 19 دولة تتصدرها اليابان بامتلاكها 6804 سفينة وهى بذلك صاحبة أكبر أسطول بحرى فى العالم، يليها الاتحاد السوفيتى بامتلاكه 6741 سفينة، ثم الولايات المتحدة الأمريكية 6400 سفينة، بنما 5022 سفينة، أسبانيا 2236 سفينة، النرويج 2078 سفينة، الملكة المتحدة 1992 سفينة، اليونان 1874 سفينة، كوريا الجنوبية 1830 سفينة، الصين الشعبية 1741 سفينة، أندونيسيا 1736 سفينة، إيطاليا 1583 سفينة، ليبيريا 1507 سفينة، الفلبين 1483 سفينة، قبرص 1362 سفينة، ألمانيا 1233 سفينة، كندا 1225 سفينة، هولندا 1173 سفينة، وأخيراً نجد الدينمارك تمتلك 945 سفينة.

4/2 التطورات المختلفة فى أسطول النقل العالمى:

هناك مجموعة من التطورات المختلفة التى واجهت فى الماضى الأسطول العالمى للنقل ومن هذه التطورات نذكر الآتى:

1- لقد اتجهت دول أوروبا منذ بدء الكشوف الجغرافية الكبرى إلى دعم أساطيلها البحرية لحماية ممتلكاتها، ولخدمة أغراضها التجارية والحربية معاً. وتعد الفترة من منتصف القرن السابع عشر وحتى منتصف التاسع عشر العصر الذهبى لتلك الأساطيل البحرية.

2- نجد أنه حينما أدخل البخار والسفن الحديدية فى عالم النقل البحرى كانت بريطانيا على رأس قائمة الدول البحرية، فقد سيطر الأسطول الإنجليزى على جزء كبير من تجارة العالم، وشكل وحده حوالى 55% من إجمالى حمولة الأساطيل التجارية العالمية فى مطلع هذا القرن.

3- لقد كانت اتجاه الدول الصناعية الحديثة نحو التجارة الخارجية مدعاة إلى اهتمام كبير من جانب عدة دول بتدعيم أساطيلها البحرية، وعلى رأس هذا الدول النرويج واليابان، والولايات المتحدة. أما بعد الحرب العالمية الأولى فقد ظهرت دول أخرى فى مجال النقل البحرى منها إيطاليا وألمانيا والسويد.

4- لقد أصبحت اليابان المحتكر الأول لصناعة النقل البحرى فى الوقت الحالى، والمالك لأكبر أسطول بحرى فى العالم هذا على الرغم من أن النمو الفعلى لشركات النقل البحرى فيها لم يبدأ إلا مع بداية القرن العشرين.

5- إنه فى عام 1914م كانت حمولة الأسطول البحرى العالمى 49 مليون طن واستمرت هذه الحمولة فى الارتفاع، وإن كان هناك انخفاض جزئى خلال فترة الحروب والأزمات. وفى عام 1948 بلغت حمولة الأسطول 80 مليون طن، وزادت لتصبح 100 مليون فى 1955، وتوالت الزيادة فى طاقة وحمولة الأسطول العالمى، فكانت 155 مليون طن عام 1965، ثم 227.5 مليون طن فى منتصف 1970 ثم تضاعفت بعد ذلك عدة مرات.

6- لقد استلزم نقل التجارة الخارجية المتزايدة فى الفترة تلو الأخرى تطوير النقل البحرى، وخاصة وأن ما يقارب ثلاثة أرباع التجارة ينقل بحراً فزاد حجم السفن العاملة وتطورت وارتفعت معدلات سرعتها وكفاءة حركتها.

7- يلاحظ أنه كما ذكرنا مسبقاً، فإن التطور السريع فى حجم الأسطول البحرى العالمى أدى إلى ظهور مشكلة اختلال التوازن فى السوق الملاحى وذلك اعتباراً من 1970، وحتى بلوغ ذروته فى عام 1983 حينما وصل متوسط الحمولة 195.8 مليون طن ثم زاد بعد ذلك كثيراً. وعلى الرغم من انخفاض وتضاءل هذا الفائض بعد ذلك إلا أنه لا يزال موجود ويشكل نسبة لا يستهان بها من إجمالى الأسطول العالمى.

8- لقد تضاعفت حمولة الأسطول البحرى العالمى أكثر من أربع مرات ونصف خلال ما يقارب النصف قرن، أى خلال الفترة (1914-1970)

والجدول التالى رقم (1/2) يبين حجم الحمولة الفائضة ونسبتها إلى الأسطول العامل والى الأسطول البحرى العالمى.

جدول رقم (2-1)

فائض الحمولة فى الأسطول البحرى العالمى

لسنوات مختارة خلال الفترة (1970-1987) بملايين الأطنان

	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
إجمالى الأسطول العالمى	326.1	546.3	682.8	688.8	693.5	686.0	674.5	664.8	639.1	632.3
الحمولة الفائضة	0.06	46.1	97.1	149.1	184.1	195.8	171.2	161.5	127.8	125.7
الأسطول العامل	325.5	500	585.7	539.7	509.4	491.2	502.3	503.5	511.3	506.6
الحمولة الفائضة كنسبة من الأسطول العالمى	0.2	8.4	14.2	21.6	26.5	28.5	25.4	24.3	20.0	19.9
الحمولة الفائض كنسبة من الأسطول العامل	0.2	9.3	16.6	27.6	36.1	39.9	34.0	32.2	25.0	24.8

المصدر: الاتحاد العربى للناقلين البحريين (1988): تقرير عن نشاطات الاتحاد، ص 45.

وهذا التقدم الملحوظ يعكس حقيقتين أساسيتين هما:

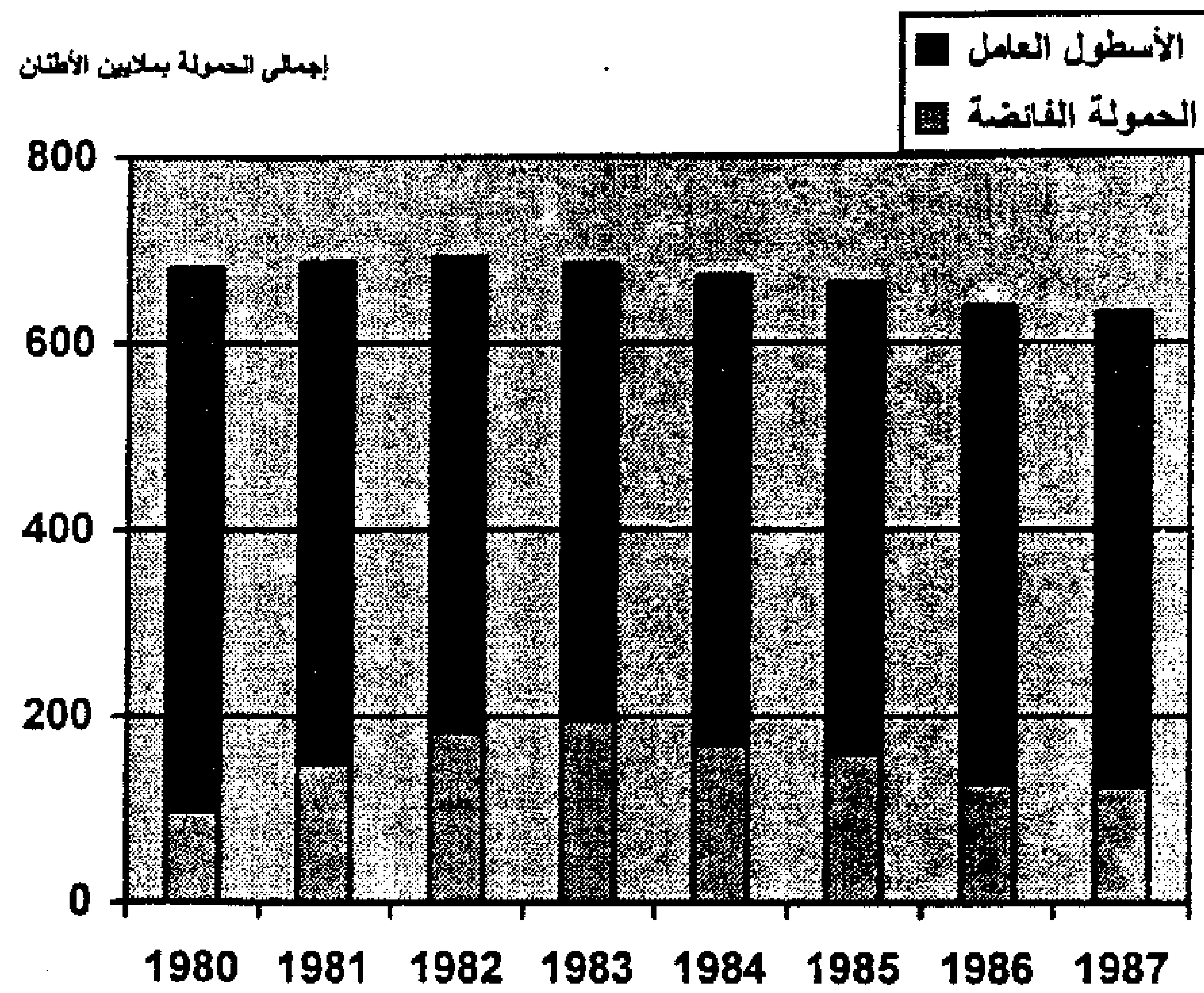
الحقيقة الأولى: نمو التجارة العالمية خلال تلك الفترة.

الحقيقة الثانية: نمو الأساطيل البحرية للدول المختلفة لتساهم فى نقل تجارتها الخارجية.

شكل رقم (2-2)

الحمولة الفائضة فى الأسطول البحرى العالمى

خلال الفترة (1980-1987)



كما يوضح فى الجدول التالى (رقم 2-2) التطورات المختلفة التى حدثت فى طاقة وحمولة أسطول النقل البحرى الدولى

جدول رقم (2-2)

تطور طاقة أسطول النقل البحرى الدولى

من الحمولات الكلية الساكنة خلال الفترة (1970-1990) بالمليون طن

السنوات	تطور حمولة الأسطول التجارى العالمى	
	حمولة كلية ساكنة	نسبة التغير السنوى %
1970	326.1	-
1971	365.2	12.0
1972	404.2	10.7
1973	444.6	10.0
1974	486.9	9.5
1975	546.3	12.2
1976	601.2	10.0
1977	641.3	6.7
1978	662.8	3.4
1979	673.7	1.6
1980	682.8	1.4
1981	688.8	0.9
1982	693.5	0.7
1983	686.0	1.1 -
1984	675.5	1.7 -
1985	664.8	1.4 -
1986	639.1	3.9 -
1987	632.3	1.06 -
1988	627.9	0.7 -
1989	622.7	0.8 -
1990	642.6	3.2

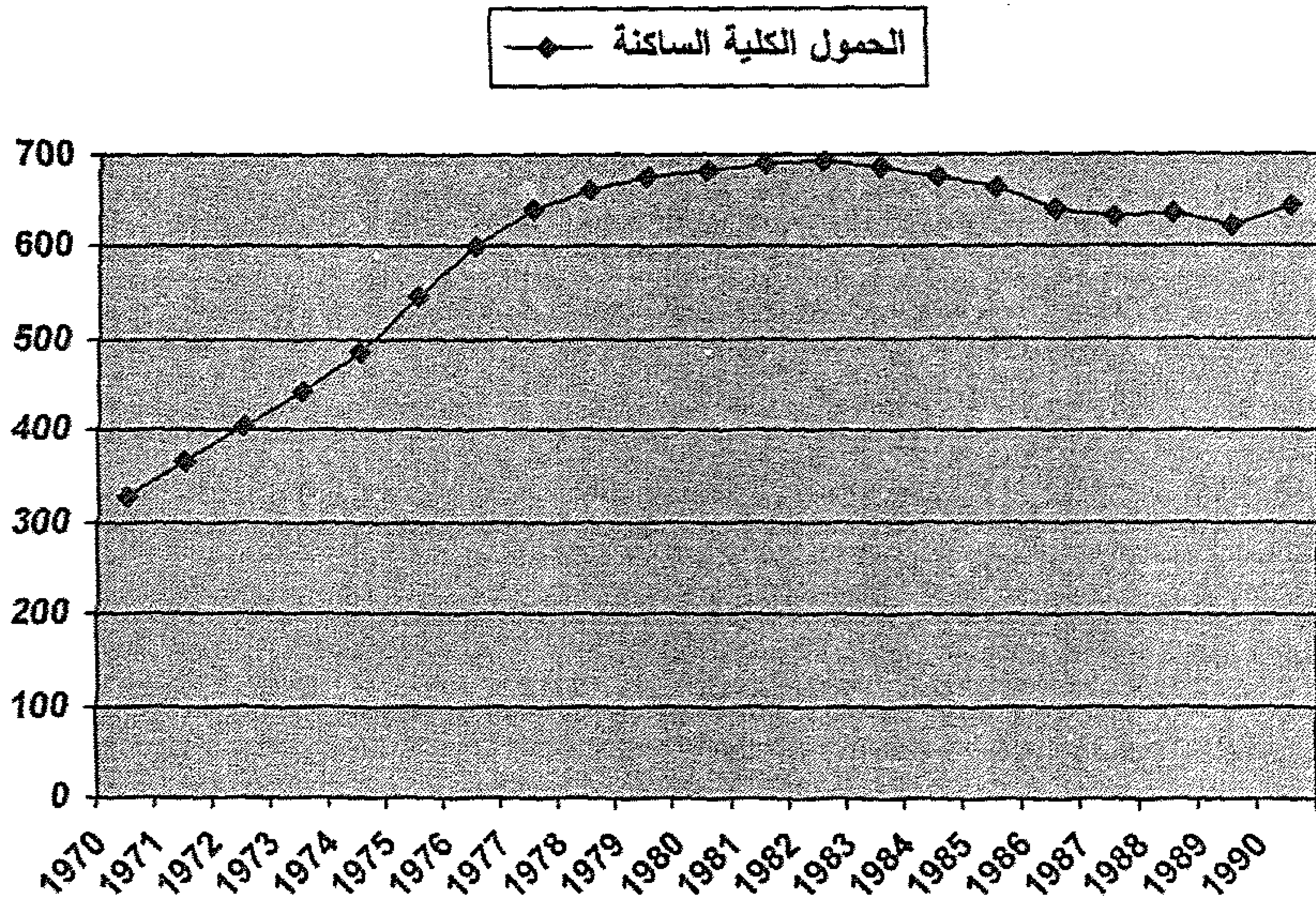
المصدر: الأكاديمية العربية للنقل البحرى. النشرة التحليلية لمعلومات النقل البحرى، أعداد متفرقة.

ويوضح أيضا الشكل التالى رقم (2-3) ذلك التطور ولكن بصورة بيانية.

شكل رقم (2-3)

تطور طاقة الأسطول التجارى العالمى من الحمولات الكلية

الساكنة خال الفترة (1970-1990)



حيث يورد الجدول السابق التطور فى طاقة الأسطول البحرى من الحمولات الكلية الساكنة خلال الفترة (1970-1990)، ويقصد بالحمولات الساكنة (Deadweight Tonnage) مجموع ما تحمله السفينة بالأطنان الطولية (1016) كيلو جرام من البضائع، بالإضافة إلى الوقود والمخازن والمياه الصالحة للشرب والتموين، أو ما نعنى به محمول السفينة الشامل والكى. ويتضح من بيانات هذا الجدول الملاحظات الآتية:

1- لقد تراوحت الحمولة الكلية الساكنة للأسطول التجارى العالمى مـــا بـــين 326.1 مليون طن ساكن فى 1970 و 642.7 مليون فى 1990، وقـــد بلغت هذه الحمولة ذروتها فى عام 1982 حيث كانت 693.5 مليون طن.

2- بينما سجلت نسبة التغير السنوى فى طاقة هذا الأسطول زيـــادة قـــدرها 12% فى عام 1971 عنها فى عام 1970. استمرت الزيادة سنوياً حتى عام 1982، ثم بدأت بعد ذلك فى التناقص. هذا ولم تحظ الحمولة الساكنة للأسطول بأى زيادة بعد 1983 إلا فى عام 1990 وبنسبة 3.2% عمـــا كانت عليه فى عام 1989م.

3- كما استمر الاتجاه الإنخفاضى فى حجم الأسطول العـــالمى منـــذ 1983. وفى عام 1990 كان إجمالى الحمولة 642.6 مليون طن مـــن الحمولـــة الساكنة وتمثل ارتفاعاً مقداره 19.9 مليون (3.2%) عن العام السابق، إلا أن النقصان الكلى منذ ذروته وحتى 1990 بلغ 50.9 مليون طن ساكن. ولكن مقارنة بعام 1987 نجد أن الحمولة الساكنة للأســـطول التجـــارى العالمى قد زادت بمقدار 316.5 مليون طن ساكن أو مـــا نـــسبته 97% خلال الفترة (1970-1990)، أى يمكن القول بأن الحمولة الكليـــة قـــد تضاعفت تقريبا خلال هذه الفترة.

ووفق التوزيع الوظيفى لحمولة الأسطول التجارى العالمى ينقسم الأسطول إلى ناقلات بترول، ناقلات البضائع الصب (Bulk) والحديد والمشتركة، سفن البضائع العامة، سفن الحاويات، والسفن الأخرى والتى منها ســـفن الركاب والصيد وما إلى ذلك.

4- فى حين بلغت زيادة نسبة ما تشكله ناقلات البترول من إجمالى الحمولـــة العالمية من 26.1% فى عام 1970 إلى 37.5% فى عام 1986، هـــذا

وقد وصلت مساهمتها أقصى حد لها عام 1975 حيث كانت 51% من إجمالي حمولة الأسطول العالمي، وهي بذلك تحتل المركز الأول.

5- لقد أتت ناقلات البضائع الصب والحديد والناقلات المشتركة بعد ناقلات البترول من حيث مساهمتها في الحمولة العالمية للأسطول البحري والتي زادت من 13.6% عام 1970 لتبلغ عام 1986 ما نسبته 36% من إجمالي الحمولة العالمية بما يعني تضاعفها 2.6 مرة خلال (1970-1986).

6- يلاحظ أنه تحت سفن البضائع العامة المرتبة الثالثة، تليها سفن الحاويات ثم السفن الأخرى، ويلاحظ أن نسبة ما تشكله حمولة سفن البضائع العامة وكذلك الحاويات من إجمالي الحمولة العالمية قد انخفضت خلال هذه الفترة من 46.7% إلى 15.8%، ومن 7.4% إلى 3.4% على التوالي. أما حمولة السفن الأخرى فقد ارتفعت من 6.2% في 1970 إلى 7.3% في عام 1986.

7- أما إذا نظرنا إلى التوزيع الجغرافي لحمولات سفن الأسطول التجاري العالمي فإن مجموعة الدول المتقدمة تتقدم سائر المجموعات بالنسبة لملكيتها من حمولات السفن. وقد وصلت حمولة سفنها 211.9 مليون طن ساكن في عام 1970 و 243 مليون طن في عام 1986، أي ما بين 38.1%، 39.1% من إجمالي الحمولة العالمية الساكنة، تليها مجوعة دول أعلام التسجيل والتي تراوحت حمولتها من 70.3 مليون طن ساكن في 1970، و 201.1 في 1986، أما الدول النامية فتحتل المركز الثالث من حيث حمولة سفنها والتي سجلت 20.5 مليون طن ساكن في 1970، وارتفعت بشكل ملحوظ لتصبح 127 مليون طن في 1986.

8- تأتى الدول الشيوعية بعد الدول النامية من حيث حمولة السفن ثم الدول الأخرى. ويوضح الجدول (2-4) التطورات التى حدثت فى حمولات الأسطول البحرى العالمى وفق مجموعات الدول المالكة للسفن خلال الفترة (1970-1986) والنسب المئوية التى تشكلها حمولة سفن تلك المجموعات.

9- وهنا نجد أن ملكية الأسطول التجارى العالمى لا تزال مركزة والى حد كبير فى الدول المتقدمة ودول إعلام التسجيل، ويرجع ظهور هذه الأخيرة كقوة بارزة فى السوق الملاحى العالمى إلى تمتع السفن المسجلة تحت علمها بالكثير من المزايا التى تمكنها من تخفيض تكاليفها نسبياً، كما يقوى من مقدرتها على المنافسة كونها معفاة من الضرائب إضافة إلى عدم وجود عوائق أو أنظمة تحد من النشاط الملاحى لسفن هذه الدول مما يشجع الكثير من السفن وبمختلف الجنسيات على التسجيل تحت علمها.

10- أما عن نصيب الدول النامية والدول الشيوعية، وكذلك الدول الأخرى فإن مشاركتها لا تزال ضئيلة، هذا على الرغم من زيادة نصيب الدول النامية من الحمولة العالمية وبشكل أكثر وضوحاً مع بداية الثمانينات.

والجدول التالى رقم (2-3) فإنه يوضح لنا الحمولة العالمية حسب التوزيع الوظيفى للسفن خلال السبعينيات والثمانينيات وذلك على النحو المبين فى هذا الجدول.

جدول رقم (2-3)

الحمولة العالمية الساكنة حسب التوزيع الوظيفى

للسفن خلال الفترة (1970-1986) بالمليون طن

السنوات	إجمالى الحمولات العالمية		ناقلات البترول		بضائع صب وحديد ومشتركة		بضائع عامة		سفن الحاويات		السفن الأخرى	
	الحمولة الساكنة	النسبة المئوية	الحمولة الساكنة	النسبة المئوية	الحمولة الساكنة	النسبة المئوية	الحمولة الساكنة	النسبة المئوية	الحمولة الساكنة	النسبة المئوية	الحمولة الساكنة	النسبة المئوية
1970	326.1	100	85.1	26.1	44.3	13.6	152.4	46.7	24.0	7.4	20.5	6.2
1971	365.2	100	169.0	46.30	84.6	23.2	75.2	20.6	29.5	8	6.9	1.9
1972	404.2	100	187.5	46.4	102.4	25.3	85.7	21.2	25.1	6.2	3.6	0.9
1973	444.6	100	209.2	47.1	118.9	26.7	89.8	20.2	25.0	4.5	6.7	1.5
1974	486.9	100	238.0	48.9	131.9	26.9	93.5	19.2	18.5	3.8	5.7	1.2
1975	546.3	100	278.6	51.0	142.4	26.0	95.6	17.5	24.6	4.5	5.1	1.0
1976	601.2	100	295.8	49.2	160.5	26.7	96.8	16.1	42.1	7	6.0	1.0
1977	641.3	100	312.9	48.8	173.3	27.0	98.8	15.4	43.6	6.8	12.7	2.0
1978	662.8	100	314.7	47.5	176.1	26.9	149.1	22.5	15.9	2.4	7.0	1.0
1979	673.7	100	337.5	50.1	183.2	27.2	113.9	16.9	10.1	1.5	29.0	4.3
1980	682.8	100	339.4	49.1	185.7	27.2	116.8	17.1	11.0	1.6	29.9	4.4
1981	688.8	100	234.9	48.6	194.1	28.2	114.1	16.6	13.5	2.0	32.2	4.6
1982	693.5	100	324.6	46.8	209.0	29.7	113.7	16.4	13.3	1.9	36.0	5.2
1983	686.0	100	205.2	44.5	215.4	31.4	112.5	16.4	14.4	2.1	38.4	5.6
1984	675.5	100	386.0	42.4	222.6	33.0	108.6	16.1	18.2	2.7	39.1	5.8
1985	664.8	100	261.4	39.3	232.1	34.9	105.8	15.9	19.9	3.0	45.6	6.9
1986	639.1	100	239.6	37.5	230.1	36.0	101.1	15.8	21.7	3.4	46.7	7.3

المصدر : UNCTAD, Review of maritime transport (Various issues)

كما يوضح الجدول التالى رقم (2-4) الحمولة العالمية وذلك حسب مجموعات الدول المالكة للأساطيل خلال نفس الفترة الزمنية المذكورة.

جدول رقم (2-4)

الحمولة العالمية الساكنة حسب مجموعات الدول

المالكة للأساطيل البحرية خلال الفترة (1970-1986) بالمليون طن

السنوات	الدول المتقدمة		دول أعلام التسجيل		الدول النامية		الدول الشيوعية		الدول الأخرى	
	الحمولة الساكنة	النسبة المنوية	الحمولة الساكنة	النسبة المنوية	الحمولة الساكنة	النسبة المنوية	الحمولة الساكنة	النسبة المنوية	الحمولة الساكنة	النسبة الحنوية
1970	211.9	65.0	70.3	21.6	20.5	6.3	21.7	6.6	1.7	0.6
1971	234.8	64.3	82.8	22.5	21.2	5.8	25.2	6.9	1.8	0.5
1972	255.5	63.2	93.4	22.1	22.2	5.5	19.6	7.5	12.5	0.7
1973	275.7	62.0	112.0	25.2	23.6	5.3	19.0	6.7	14.3	0.8
1974	295.9	61.0	133.5	27.4	26.5	5.4	28.9	6.0	2.1	0.2
1975	315.6	57.8	161.9	29.6	33.3	6.1	33.0	6.1	2.5	0.4
1976	337.3	56.1	184.2	30.6	40.8	6.8	37.0	6.1	2.2	0.4
1977	345.6	53.9	203.2	31.7	50.4	7.8	39.8	6.2	2.3	0.4
1978	353.6	53.4	206.8	31.2	56.9	8.6	3.0	6.4	2.5	0.4
1979	348.0	51.6	212.2	31.5	63.4	9.4	46.9	7.0	3.1	0.5
1980	350.1	51.3	212.5	31.1	68.4	10.0	48.7	7.1	3.0	0.5
1981	352.4	51.2	197.1	28.6	85.9	12.5	50.7	7.4	2.7	0.3
1982	344.9	49.7	198.7	28.7	94.5	13.6	52.0	7.5	3.4	0.5
1983	322.4	47.0	199.8	29.1	104.9	15.3	54.4	7.9	4.4	0.7
1984	303.4	45.0	202.2	30.0	107.1	15.9	55.4	8.2	6.4	1.0
1985	282.9	42.5	203.4	30.6	113.4	17.1	58.4	8.8	6.7	1.0
1986	243.8	38.1	201.1	31.5	127.0	19.09	60.7	9.5	6.5	1.0

المصدر: UNCTAD, Op. cit.

مراجع الفصل الثانى

1- سعاد الجوهرى (2000)، إدارة التجارة الخارجية أنظم التصدير والاستيراد، جهاز نشر وتوزيع الكتاب الجامعى، جامعة حلوان، القاهرة، ص 81-98.

2- فؤاد مصطفى محمود (1993)، التصدير والاستيراد علمياً وعملياً، دار النهضة العربية، القاهرة.

3- الاتحاد العربى للناقلين البحرين (1988)، تقرير عن نشاطات الاتحاد، ص 45.

4- الأكاديمية العربية للنقل البحرى، النشرة التحليلية لمعلومات النقل البحرى، أعداد متفرقة.

5- UNCTAD, Review of Maritime transport, Various issues.

الفصل الثالث

الأهمية الاقتصادية للنقل الدولى

الفصل الثالث

الأهمية الاقتصادية للنقل الدولى

1/3 مقدمة:

يلاحظ أنه ليس من الممكن اليوم أن نتخيل اقتصاداً فى العالم يمكن أن ينمو بدون تجارة ملاحية. فقد أضحى للنقل الدولى عامة والبحرى خاصة دور حيوى وفعال فى اقتصاد الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وذلك لما يقدمه للتجارة الخارجية من خدمات مهمة وما له من تأثير مباشر على النشاط الاقتصادى، والدخل القومى للدولة. فالنقل البحرى يعتبر قطاعاً هاماً وحساساً تحرص الدولة على تماسكه وحمايته، فهو يؤثر على الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية ويساعد على تعمير المناطق والتخطيط الإقليمى وتوطن الصناعات من خلال التوسع فى مشروعات الموانئ والترسانة البحرية ومن ثم نشوء كثير من الصناعات المرتبطة بالنقل البحرى فى الموانئ وكذلك الصناعات المكملة لها.

وإن كانت أهمية النقل البحرى تظهر من خلال دورة فى التنمية الاقتصادية والعمليات الإنتاجية والتسويقية، ومساهمته فى تحسين ميزان المدفوعات، وعمله على توسيع دائرة السوق وتقسيم العمل الدولى، فإن دور النقل البحرى وأهميته لا تقتصر على ذلك إنما تتعداها. فمتى وجدت صناعة وطنية جيدة وقوية للنقل البحرى فلا شك أنه سيكون لها دورها فى تنويع العمالة وخلق فرص جديدة للعمل، سواء فى صناعة النقل البحرى، أو فى الصناعات المغذية لها. فالصناعة البحرية هى صناعة ذات كثافة عمالية عالية، فهى إلى جانب الأسطول البحرى نفسه تتطلب عملية بناء وإصلاح

سفن وخدمات ملاحة وتأمين وتوريدات وما إلى ذلك. كما أن مستوى التوظف بشكل عام يزيد نتيجة التحسن فى النشاط الاقتصادى وزيادة الدخل القومى.

كما أن امتلاك الدولة لأسطول بحرى وطنى يحد من المصاعب التى يمكن أن تواجه الدولة فى أوقات الحروب والأزمات، ويحمى تجارتهـا مـن الخضوع لسيطرة الدول الأجنبية، فقد تقوم هذه الأخيرة بالامتناع عن تقـديم خدماتها أو تعمل على رفع أسعار شحنها مثلاً. حتى فى أوقات السلم فإن ذلك يعنى تقليل اعتماد الدولة على الغير اقتصادياً وتحقيقها للاسـتقلال الـسياسى والاقتصادى على حد سواء. والحقيقة التى لا يمكـن إنكارهـا، أن الاعتمـاد والسيطرة من قبل شركات الملاحة الأجنبية سيطرة كاملة أمر غير مرغـوب فيه. فهى باعتمادها هذا تسخر جزءاً حيوياً من ناتجها القومى لصالح ربحيـة شركات ملاحة أجنبية، هذا إضافة إلى أنه لن يصبح لديها أى رقابة مباشـرة على النوالين البحرية أو الخدمات المقدمة. والأهم من ذلك التأثير السلبى على ميزان مدفوعاتها حيث تنخفض المتحصلات وتزيد المدفوعات.

ولذلك فعند تناول الأهمية الاقتصادية للنقل البحرى يتعين إلقاء مزيـد من الضوء على تأثير النقل البحرى على ميزان المدفوعات. ثم أهميتـه مـن حيث توطن الصناعة واتساع السوق وتقسيم العمل الدولى وذلك على النحـو التالى:

2/3 تأثير النقل البحرى على ميزان المدفوعات:

Maritime Transport and the Balance of payments

من الملاحظ أن تملك الدولة لأسطول نقل بحرى يمكنهـا مـن نقـل تجارتها الخارجية، ويوفر لها مبالغ بالعملات الأجنبية كانت سـتدفعها إلـى السفن الأجنبية لو أنها قامت بنقل تجارتها عليها. وفى الوقت نفـسه، تـتمكن

الدولة من نقل التجارة الخارجية لدول أخرى على أساطيلها الوطنية فتحصل على إيرادات بالعملة الأجنبية أيضا. هذا يقود إلى القول بأن تأثير النقل البحرى على ميزان المدفوعات يجعل التوسع فى أنشطة النقل البحرى الوطنى ودعمها من الأهداف القومية للدولة، ومطلباً للاستقلال الاقتصادى والسياسى فيها.

كما أن الدول النامية تعتمد فى نقل جزء كبير من تجارتها الخارجية على خدمات النقل البحرى الأجنبى والتى تقدمها الدول المتقدمة، فانعكس هذا الاعتماد على ميزان مدفوعات السلع غير المنظورة. لذا يؤيد الاقتصاديون ضرورة إنشاء الدولة لأسطول تجارى وطنى قوى ومتكامل يوفر الكثير من العملات الأجنبية للدولة، ويحسن من ميزان مدفوعاتها. هذا وإن كان هناك من يعارض هذه الفكرة على اعتبار أنها تزيد من مصروفات الدولة على السفن الوطنية فى الموانئ الأجنبية. وللتعرف على مدى تأثير نشاط النقل البحرى على ميزان المدفوعات، يتعين أن نلقى الضوء على ميزان المدفوعات وأقسامه وموقع الميزان الملاحى منه ومدى تأثيره فيه وذلك على النحو التالى:

1/2/3 ميزان المدفوعات بصفة عامة:

(Balance of Payments)

يعد ميزان المدفوعات لأية دولة سجل كامل لمعاملاتها الخارجية، ومرآة تعكس نشاطها الاقتصادى مع العالم الخارجى. ويمكن تعريف ميزان المدفوعات بأنه:

مجموعة الحسابات التى توضح المعاملات الاقتصادية القائمة بين المقيمين فى دولة، والمقيمين فى الدول الأخرى، خلال فترة زمنية معينة هى فى الغالب سنة كاملة.

ويتكون ميزان المدفوعات من ميزانين أو حسابين فرعيين هما:

1- ميزان المعاملات الجارية (Current Account): ويشمل جميع المتحصلات التى حصلت عليها الدولة مقابل صادراتها من السلع والخدمات، وعلى جميع المدفوعات التى دفعتها مقابل وارداتها من السلع والخدمات، وينقسم هذا الحساب إلى:

أ- الحسابات المنظورة: (Visible Accounts): وتخص الصادرات والواردات السلعية أو التجارة المرئية ويشكل ما يسمى بالميزان التجارى.

ب- الحسابات غير المنظورة: (Invisible Accounts): وتخص الصادرات والواردات من الخدمات المختلفة، كخدمات السياحة والنقل والملاحة والبنوك وشركات التأمين وغيرها.

2- ميزان المعاملات الرأسمالية (Capital Account) ويتضمن جميع بنود التحويلات الرأسمالية التى تتم بين الدولة وسائر دول العالم سواء قصيرة الأجل أو طويلة الأجل.

ولمعرفة أثر نشاط النقل البحرى على ميزان المدفوعات فى الدولة، يتعين تحليل عناصر الخدمات الملاحية (Shipping Services) الداخلة ضمن الحسابات غير المنظورة من الحساب الجارى فى ميزان المدفوعات. ويشمل البند الملاحى فى جانبه الدائن جميع الإيرادات التى تعود على الأسطول البحرى الوطنى والموانئ الوطنية وشركات التأمين الوطنية، من العملاء والركاب والسفن الأجنبية. فى حين يتضمن الجانب المدين من البند أو الميزان الملاحى إجمالى المدفوعات أو المصروفات المدفوعة من قبل السفن والموانئ والركاب الوطنيين للسفن والموانئ الأجنبية.

ونوضح البنود التى يتضمنها الميزان الملاحى فى جانبيه الدائن والمدين كما يلى فى الجدول التالى جدول رقم (3-1).

جدول رقم (3-1)

نموذج لميزان الخدمات الملاحية

م	الجانب الدائن المتحصلات (Earnings)	م	الجانب المدين المدفوعات (Payments)
1	النوالين التى يحققها الأسطول الوطنى عن نقل الواردات والصادرات المدفوعة بالعملة الوطنية.	1	النوالين التى يدفعها المستوردون والمصدرون الوطنيون للسفن الأجنبية لنقل الصادرات والواردات من والى الموانئ الوطنية.
2	متحصلات السفن الوطنية لنقل الركاب من الركاب الأجانب.	2	مدفوعات الركاب الوطنيين لسفن نقل الركاب الأجنبية.
3	متحصلات شركات التأمين الوطنية من خدمات التأمين البحرى المقدمة للأجانب.	3	مدفوعات أقساط التأمين البحرى للدول الأجنبية عن السلع والركاب الوطنيين.
4	متحصلات الموانئ الوطنية من التموين والوقود للسفن الأجنبية.	4	مدفوعات التموين والوقود التى تدفعها السفن الوطنية فى الموانئ الأجنبية.
5	الرسوم التى تتقاضاها الموانئ الوطنية من السفن الأجنبية.	5	الرسوم التى تدفعها السفن الوطنية فى الموانئ الأجنبية.
6	نفقات أطقم السفن الأجنبية فى الموانئ الوطنية.	6	نفقات أطقم السفن الوطنية فى الموانئ الأجنبية.
7	متحصلات الملاك الوطنيون من تأجير سفنهم للأجانب	7	مدفوعات المواطنين لاستئجار السفن الأجنبية.
8	متحصلات الترسانات الوطنية من صيانة وإصلاح السفن الأجنبية.	8	مدفوعات السفن الوطنية للصيانة والإصلاح فى الترسانات الأجنبية.
9	غرامات التأخير التى تدفعها الموانئ الأجنبية للسفن الوطنية	9	مدفوعات غرامات التأخير التى تدفعها الموانئ الوطنية للسفن الأجنبية.

ومما سبق يظهر لنا أثر النقل البحرى على ميزان المدفوعات من خلال تأثير الميزان الملاحى على ميزان المعاملات الجارية. وكلما توسعت الدولة فى أسطولها البحرى كلما كان ذلك فى صالح ميزان مدفوعاتها، حيث تعمل بذلك على الوفر فى استخدام العملة الأجنبية أو جلب العملة الأجنبية. فهى فى حالة نقل التجارة الخارجية الوطنية بسفنها تعمل على توفير العملات التى كانت ستدفعها لو تم ذلك النقل على سفن أجنبية. وهى تقوم بجلب عملات أجنبية عند نقلها لتجارة دول أخرى بواسطة أسطولها البحرى الوطنى الذى تمتلكه.

ويلاحظ أن الدول النامية تعانى من عجز مستمر فى موازيين مدفوعاتها ونقص حصيلتها من العملات الأجنبية. وبذلك يعتبر مدى تأثير النقل البحرى على ميزان المدفوعات أمر له أهمية خاصة بالنسبة لهدف الدولة من حيث أن العجز الذى تواجهه يضع قيداً على درجة النمو الاقتصادى وله العديد من السلبيات سواء من حيث تأخير برامجها التنموية أو اضطرارها للاقتراض من الخارج. وقد ثبت أن إحلال السفن الوطنية محل السفن الأجنبية فى مجال نقل تجارة الدولة الخارجية له أثره الإيجابى على ميزان المدفوعات، ولكن مدى هذا الأثر يتوقف على عدة نقاط نذكر منها على سبيل المثال:

1- يجب أن تكون مدفوعات وأثمان السفن المشتراة من الخارج تمحى أو تعادل المنافع التى تعود على ميزان المدفوعات من تشغيل السفن.

2- مراعاة مدى تطقيم السفينة من العمالة الماهرة الوطنية للنهوض بصناعة النقل البحرى على الوجه المطلوب.

3- مراعاة مدى قدرة الدولة على القيام بالإصلاحات الكبيرة فى السفن، حيث أن عدم توافر الخدمات اللازمة لمساند الأسطول الوطنى يجعل من الاستثمار فى السفن عملية مكملة لعمليات استنزاف العملات الأجنبية.

3/3 العلاقة بين النقل البحرى وتوطن الصناعات وتوسع السوق وتقسيم العمل الدولى:

يعتبر النقل من الاعتبارات الاقتصادية الهامة التى يجب أخـذها فـى الاعتبار عند تحديد موقع الصناعة. فمن العوامل الأساسية المؤثرة فى التوطن الصناعى (Industrial Localization) ما يلى:

1- مدى القرب من مصادر المواد الخام.

2- درجة توافر العمالة اللازمة.

3- مدى القرب من مصادر الطاقة.

4- قيمة تكاليف النقل.

5- مدى توافر التجهيزات الأساسية من ماء وكهرباء.

6- مدى القرب من الأسواق ومنافذ التوزيع.

وتؤكد النظريات المتعلقة بالتوطن الصناعى هذا الدور الهـام للنقـل، فنظرية الفرد وبر (A.Weber) على سبيل المثال تقر بأن التوطن الصناعى إنما يعتمد على كل من تكلفة النقل وتكلفة العمل، وقوى التجميع. فـى حـين تحصر نظرية أدجار هوفر (E.Hover) تلك العوامل فى عاملين فقـط همـا النقل والإنتاج.

فعملية النقل تضيف إلى السلع والمنتجات المنقولة منفعـة اقتـصادية تعرف بالمنفعة المكانية والتى هى عبارة عن القيمـة الاقتـصادية المـضافة للسلعة المنتجة، والناتجة عن عمليات نقلها من المكان الذى تكون فيه قيمتها أو منفعتها الاقتصادية منخفضة أو منعدمة إلى المكان الذى يكون لها فيه قيمة أو منفعة اقتصادية أكبر. وبذلك فإن النقل البحرى يضيف إلى البضائع المنقولـة

تلك المنفعة والتى يمكن قياسها نقداً بالفرق بين سعر البضائع أو السلع فى مكان إنتاجها، وسعرها فى الكان المنقول إليه والمطلوبة فيه. وإذا كانت الصناعات تعتمد على الخامات المستوردة فإنها غالباً ما تتركز بالقرب من موانئ استقبال هذه الخامات. وتنشأ الموانئ كمراكز للمواصلات ولخدمة عمليات النقل والشحن والتفريغ فى الموانئ المختلفة.

وهنا نجد أن للنقل البحرى دوره الأساسى فى نشأة الموانئ وتطورها وجعلها مراكز لنشوء الصناعات. فصناعة السفن بدون شك غالبا ما تتوطن فى الموانئ، هذا إضافة إلى نشوء صناعات أخرى مكملة لها بالقرب منها. فقد تنشأ صناعة البتروكيماويات مثلاً فى موانئ استقبال ناقلات البترول الخام، أو صناعات النسيج بالقرب من موانئ استقبال النسيج... وهكذا. ووجود صناعة محددة فى الميناء قد تجذب إليها صناعات أخرى متعلقة بها أو مكملة لها فتعمل على تطورها ونموها وذلك أخذاً بقاعدة الحد الأدنى من الاختلافات والتباينات (Priniciple of Minimum Differention) والتى تنص على أنه متى نشأت صناعة معينة فى إقليم، لأى سبب من الأسباب فإنها تخلق الظروف المناسبة التى تجذب بدورها صناعات أخرى قد تكون مكملة لها أو مرتبطة بها مما يؤدى إلى نمو الإقليم وتطوره بشكل يشبه نمو الكرة الثلجية المتماسكة.

ويعمل النقل البحرى على اتساع دائرة السوق، وتعدد أنواع السلع والمنتجات المعروضة والمنقولة وزيادة كميتها، وذلك بإتاحة فرصة نقل البضائع بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة نسبياً، الأمر الذى يؤدى إلى انخفاض تكاليف الإنتاج ومن ثم انخفاض أسعار السلع المنقولة. وبذلك يساعد النقل البحرى على تحقيق وفورات الإنتاج الكبير (Large Scale Production) والذى يستلزم نقل المواد الخام والمنتجات إلى مناطق متباعدة ومختلفة

وبأسعار منخفضة. وبدون شك فإن اتساع حجم السوق المحلى أو الدولى يزيد من التخصص الدولى وتقسيم العمل (International Specialization and Division of Labour) وما لذلك من مزايا كثيرة معروفة كما أن النقل البحرى الدولى عامة والنقل البحرى بطبيعته يساعد على قيام التخصص الدولى وتقسيم العمل فالتجارة تقوم أساساً وفق المزايا النسبية، إذا تتخصص كل دولة فى إنتاج تلك السلع التى تتمتع بميزة نسبية فى إنتاجها فتصدر الفائض من إنتاجها وتستورد احتياجاتها من الدول الأخرى. وبذلك تكون كل دولة سوقاً لمنتجاتها ومنتجات دول أخرى. ولكن بدون وجود وسائل للنقل تجد كل دولة نفسها مضطرة للاكتفاء الذاتى (Self Sufficiency) على ما تنتجه فقط، ولن يكون من مقدورها مبادلة الدول الأخرى بفائض إنتاجها، واستيراد ما يلزمها من تلك المواد. وعلى ذلك فقد أدى التقدم فى وسائل النقل وخاصة النقل البحرى إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على الأقاليم المختلفة. وأخيرا لا يمكن لأحد أن ينكر الأبعاد الاقتصادية الهامة لأهمية خدمة من خدمات التجارة الخارجية وهى النقل الدولى بصفة عامة والنقل البحرى بصفة خاصة باعتباره يقوم بنقل أكثر من ثلاثة أرباع التجارة العالمية. أى أن أكثر من 75% من التجارة العالمية تنقل عن طريق النقل البحرى.

4/3 التوزيع المادى وعلاقته بالنقل الدولى:

يقصد بالتوزيع المادى سياستى النقل والتخزين، وقد ازدادت أهمية التوزيع المادى فى السنوات الأخيرة نتيجة للزيادة المستمرة فى نفقات النقل والتخزين ومناولة المواد ونتيجة لارتفاع أجور وتعريفات النقل والشحن واتجاه عدد كبير من العملاء نحو طلب كميات قليلة فى الطلبية الواحدة. وترجع أهمية التوزيع المادى أيضا إلى أنه مجال لم يسبق القيام بدراسات تهدف إلى تطويره وتخفيض تكلفته كالدراسات التى أجريت فى عدد كبير من المجالات

التسويقية كالإعلان والبيع الشخصي وتخطيط المنتجات، وأيضا فى مجـــالات الإنتاج وطبقا لإحدى الدراسات التى أجريت فى الولايات المتحدة الأمريكيـــة تراوحت تكلفة التوزيع ما بين 15%، 30% من قيمة المبيعات. ويؤدى خفض هذه التكلفة إلى تحقيق وفورات كثيرة تنعكس فى تحسين الخـــدمات المقدمـــة للعملاء وتخفيض أسعار المنتج.

1/4/3 شحن الأجزاء المصنوعة إلى مصنع بالقرب من السوق:

حيث اتبعت صناعة السيارات فى الولايات المتحدة الأمريكيـــة هـــذه الطريقة حيث كانت الصناعة تعتمد فى أول الأمر على الشحن المباشر مـــن المصانع فى دبترويت إلى جميع أنحاء الولايات المتحدة الأمريكية. وقـــد أدى ذلك إلى ارتفاع أسعار السيارات خاصة فى الولايات الغربية نتيجة لارتفـــاع نفقات الشحن بالإضافة إلى بطء التسليم. وقد أدى ذلك إلى أن اتبعت الصناعة طريق المخازن التى تقع فى عدد من الولايات، ومع ذلك لم تؤد هذه الطريقة إلى انخفاض نفقات الشحن تماماً بالرغم من أنها عالجت مشكلة بطء التسليم.

وأخيراً لجأت الصناعة إلى شحن الأجزاء المصنعة بكميات كبيرة إلى مصانع التجميع فى الولايات الغربية مما أدى إلى تخفـــيض نفقـــات الـــشحن وبالتالى إلى تخفيض أسعار السيارات فى هذه الولايات.

وقبل اتخاذ قرار نهائى بشأن اتباع هـــذه الطريقـــة يجـــب دراســـة الوفورات فى تكاليف الشحن والزيادة المرتقبة فى المبيعـــات نتيجـــة لتعيـــين الموزعين ورجال البيع وأفراد المجتمع بصفة عامة فـــى منتجـــات مـــصنع التجميع الذى أنشىء فى مجتمعهم. ويجب دراسة النفقات الرأسمالية والايرادية المتعلقة بشأن مصنع التجميع ويجب أن تكون هذه الدراسة أساســـها الأجـــل الطويل وليس الأجل القصير فقط.

2/4/3 إنشاء مصنع إقليمى:

قد تقوم الشركة بإنشاء مصنع إقليمى لخدمة عملاء السوق البعيدة عن مصنعها الرئيسى مما يجعلها فى ميزة تنافسية تفضيلية. وقبل اتخاذ قرار بشأن ذلك يجب دراسة المنطقة من حيث مدى توفر القوى العاملة والقوى المحركة والمواد الخام والأرض ووسائل النقل وتكلفة كل منها وكذلك البيئة الاجتماعية والسياسية والقانونية فيها.

3/4/3 النظم البديلة للتوزيع المادى:

هناك عدد كبير من النظم البديلة للتوزيع المادى التى يمكن أن يتبعها المشروع وفيما يلى عرض لأهم هذه النظم:

أ) مصنع واحد وسوق واحدة:

يعتمد عدد كبير من الشركات فى عدد كبير من الدول على امتلاك الشركة لمصنع واحد يعمل فى نطاق سوق واحدة قد تكون مدينة أو محافظة أو دولة. وغالبا ما يتم اختيار موقع المصنع بالقرب من السوق وذلك توفيراً لنفقات نقل السلع كاملة الصنع التى تخل بالمركز التنافسى للمشروع فى حالة ارتفاع هذه النفقات وبعد موقع المصنع عن سوق منتجاته، ومع ذلك فإن هناك عدد كبير من الحالات التى يتم فيها اختيار المصنع بالقرب من مصادر المواد الخام أو القوى المحركة أو القوى العاملة .. ألخ، ولكن بعد التأكد من أن نفقات نقل المواد الخام مثلا إلى موقع المصنع فى حالة قربه من السوق.

ب) مصنع واحد وأسواق متعددة:

هناك عدة نظم دولية للتوزيع المادى بالنسبة للشركة التى تمتلك مصنعاً واحداً وتقوم بتسويق منتجاتها فى عدد من الأسواق المتباعدة جغرافيا.

ويحقق هذا النظام بطء فى تسليم هذه المنتجات للعملاء بالإضافة إلى أن تكلفته غالبا ما تكون عالية. وهناك صعوبة فى اتباعه إذا كانت منتجات المشروع قابلة للتلف أو من الحجم الكبير أو الوزن الثقيل ومن ثم فإن طبيعة السلعة بالإضافة إلى السلع المطلوبة فى تسليم المنتجات وتكلفة الشحن وحجم أو وزن طلبية العميل فى المتوسط والمسافة الجغرافية بين المصنع والعملاء .. إلخ تعتبر كلها عوامل يجب أخذها فى الحسبان قبل اتخاذ قرار بهذا الشأن.

ويلاحظ أن تكلفة الشحن المباشر إلى أسواق منتجات الشركة تختلف باختلاف الوسيلة المتبعة فى الشحن (سكك حديدية أو عربات النقل أو وسائل النقل المائى أو طائرات) فالنقل الجوى أقل وسائل تكلفة إذا كان وزن الطلبية 10 أرطال فى المتوسط. وأن النقل بالعربات أقلها تكلفة إذا ما تراوح الوزن بين 10 و 35 رطل، وأن النقل بالسكك الحديدية أقلها تكلفة إذا ما زاد الوزن عن 35 رطل، وبالإضافة إلى دراسة التكلفة فإنه يجب دراسة الاختلاف فى وقت تسليم الطلبية وذلك بين هذه الوسائل.

ج) الشحن بكميات كبيرة إلى مخزن بالقرب من السوق:

بدلا من الشحن إلى السوق قد تمتلك الشركة مخزناً بالقرب من السوق حيث يتم شحن منتجاتها إلى المخزن والذى تطلب منه طلبيات العملاء. وغالبا ما يؤدى ذلك إلى انخفاض التكاليف نظراً لأنه يتم شحن الكميات من المصنع إلى المخزن على أساس حمولة العربة الكاملة مما سيؤدى بالتالى إلى تحقيق وفورات كبيرة فى تكاليف الشحن.

5/3 سياسة التغليف والتعبئة وأهميتها لعملية النقل:

يلاحظ أن عمليتى التغليف والتعبئة أصبحتا من الأدوات الهامة للتسويق ويجب أن يؤخذ هذا الموضوع فى الاعتبار عند إعداد الخطط التسويقية، إذ أن التغليف هو الذى يضمن سلامة وصول السلعة إلى المكان الذى سترسل إليه. كما أن التغليف السليم يساعد على خفض تكلفة نقل وشحن السلع بالإضافة إلى أنه يجب أن يكون قادراً على مواجهة المنافسة من جانب السلع الأخرى بالأسواق.

ولقد ظهر اتجاه عالمى إلى ضرورة إنشاء مؤسسة أو جهاز يشرف على هذا القطاع ويفى بمتطلباته كمعهد أو مركز أو جمعية لصناعة التغليف والتعبئة تتولى الإشراف على هذا النشاط. ويكون من اختصاص هذا الجهاز جمع البيانات بكافة أنواعها والخاصة بصناعة التغليف والتعبئة ونشرها على المختصين، وكذلك الإشراف على نشاط التدريب وتوفير الخدمات الاستشارية والفحص القياسى ورقابة الجودة والقيام بالبحوث التسويقية وإقامة مركز للاتصال بالأجهزة الحكومية، والقيام بإعداد الندوات والمعارض والمسابقات التى تهدف إلى تحسين وتطوير صناعة التغليف، والقيام بإجراء البحوث التطبيقية وتطوير تكنولوجيا التغليف كلما تطلب الأمر.

ويلاحظ أن تقدم وتطور صناعة التغليف فى أى دولة سوف يرتكز أساساً على المجهودات الجماعية وذلك عن طريق إقامة معهد أو مركز أو مؤسسة للإشراف على هذا النشاط. وقد عقد خبراء صناعة التغليف والتعبئة بالدول النامية اجتماعا بفيينا عام 1971 نظمته منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية UNIDO بهدف دراسة حالة صناعة التغليف والتعبئة بهذه الدول. وقد اتخذت المنظمة التوصيات التالية:

أ- ضرورة وجود جهة متخصصة للإشراف على نشاط التغليف لكل دولة من الدول النامية وضرورة اعتبار وجود مثل هذه الجهة شرطاً أساسيا من اشتراطات الإعانات التى تقدمها منظمة الأمم المتحدة للتنمية فى هذا المجال. كما يجب أن تعمل هذه المنظمة على إحاطة الجهات الحكومية بأهمية قطاع التغليف وحثها على طلب إعانة المنظمة الدولية عند قيامها بتخطيط سياستها المتعلقة بهذا القطاع.

ب- يجب أن تستمر منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية فى القيام بمشروعاتها وخدماتها التى تهدف إلى تطور وتقدم صناعة التغليف بالدول النامية. كما يجب عليها أن تبحث عن وسائل جديدة للوفاء باحتياجات هذا القطاع من خدماتها، وعلى سبيل المثال التعاقد مع المعاهد والمؤسسات المختصة بهذا الأنشاط.

ج- يجب على الدولة النامية أن تعمل على تشجيع وتطوير الجهة المسئولة عن صناعة التغليف والتعبئة المنشأة لديها حتى تستطيع هذه الجهات أن تستفيد بأقصى درجة من برامج المعونة الفنية التى تقدمها منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية والمنظمات الأخرى التابعة للأمم المتحدة مثل منظمة الأغذية والزراعة العالمية ومركز التجارة الدولى. وإذا لم يكن هناك منظمة أو مؤسسة أو جهة معينة تختص بالإشراف على التعبئة والتغليف بإحدى هذه الدول فيجب، على الحكومات المعنية أن تعمل على الإسراع بإنشائها حتى تكون بمثابة همزة وصل بين الحكومة المعنية والمنظمات الدولية التابعة للأمم المتحدة.

6/3 تطوير التعبئة والتغليف لتنمية عمليات النقل ودعم التصدير:

من المعروف أن تطبيق الطرق العلمية الحديثة للتعبئة والتغليف وارتباط ذلك بالعمليات التسويقية الأخرى كالنقل والشحن والتسويق لا يزال

يحتاج إلى نشر الوعى والإرشاد فى هذا المجال علــى كــل مــن المنتجــين والمصنعين والمستهلكين فى كافة القطاعــات وعلــى المــستويين المحلــى والتصديرى. كما يستلزم ضرورة توافر المعلومات المتخصصة والحديثة فى مجال التعبئة والتغليف إلى جانب أهمية إنتاجها للمتخصصين والمهتمين فــى هذا المجال المهم.

ومن هنا فقد قام مركز تنمية الصادرات المــصرية بإنــشاء وحــدة معلومات التعبئة والتغليف Export Packaging information Service (EPIS) بتمويل من الحكومة الفنلندية وتحت تنفيذ مركز التجارة الدولى ITC بجنيف.

وتهدف هذه الوحدة إلى نشر المعلومات الحديثــة والمتطــورة علــى المصدرين ومنتجى العبوات مع استخدام الحاسب الآلى لتخزين هذه المعلومات وهى ما تسمى بقاعدة بيانات التعبئة والتغليف، وربطها مع شــبكة معلومــات مركز التجارة الدولى بجنيف وذلك لزيادة القدرة التنافسية للصادرات المصرية من خلال تطوير العبوة لتتلاءم مع متطلبات الأســواق المــستهدفة والمــزاد دخولها.

1/6/3 إنشاء وحدة متخصصة لمعلومات التعبئة والتغليف:

Export Packing Information service

بالتعاون مع الحكومة الفنلندية ومركــز التجــارة الــدولى بجنيــف ITC/Unctad/Gatt إنشأ مركز تنمية الصادرات المصرية وحدة متخصصة لمعلومات التعبئة والتغليف لتكن مهمتها توفير المعلومات الفنية المتخصــصة فى مجال التعبئة والتغليف وتكون بها أول مكتبة متخصصة فى هذا المجال فى مصر بل أنها تعتبر خامس مكتبة متخصصة علــى مــستوى قــارة أفريقيــا بأكملها.

وتعتبر وحدة معلومات التعبئة والتغليف (EPIS) داخل مركز تنمية الصادرات المصرية وحدة متكاملة فى مجال التعبئة والتغليف حيث تتضمن الآتى:

1- مكتبة التعبئة والتغليف.
2- قاعدة بيانات Packaging Data Base عن تكنولوجيا التعبئة والتغليف المخزنة على الحاسب الآلى.
3- ماكينة تصوير لتسهيل نشر البيانات والمعلومات الخاصة بالتعبئة والتغليف والواردة بالنشرات والدوريات على الشركات المعنية المرتبطة.

2/6/3 الخدمات التى تقدمها وحدة معلومات التعبئة والتغليف:

Pack Data

أ) قاعدة بيانات التعبئة التغليف Pack Data:

وهى عبارة عن معلومات متخصصة عن التعبئة والتغليف المخزنة على الحاسب الآلى وعددها يبلغ 3563 تسجيله يتم استخدامها عن طريق البحث عن المعلومات المطلوبة والتى تظهر فوراً حسب طلب العميل وتنقسم قاعدة بيانات التعبئة والتغليف إلى ملفات للبحث ويمكن الجمع بين أكثر من ملف فى نفس الوقت، وتحتوى على ملف يغطى معظم الموضوعات الفنية والتجارية المتعلقة بالمنتج من حيث التجهيز والتعبئة ومواد التعبئة المستخدمة، والنقل والشحن والتبريد والاختبارات والطباعة وكافة البيانات المتعلقة بتطوير المنتج. كذلك تحتوى على ملف بعدد 28 مصدر للمعلومات المستخدمة فى وضع قاعدة بيانات التعبئة والتغليف للاستفادة منها.

ب) توفير المعلومات الفنية:

يتم تقديم هذه الخدمة عن طريق استخدام جهاز عرض الشرائح الإيضاحية Slide Progector حيث تتوافر مجموعة من الشرائح الإيضاحية

لمختلف موضوعات التعبئة والتغليف يقوم المستفيد بمشاهدتها وقراءة الكتاب الذى يصف هذه الشرائح. وتستخدم هذه الطريقة كوسيلة من وسائل التدريب والبحث العلمى أيضا، هذا بالإضافة إلى توفير بعض الشرائح المتخصصة فى التعبئة والتغليف مثل كيفية تعبئة وتغليف الموبيليا والمنتجات الخزفية، بالإضافة إلى مجموعة أخرى عن كيفية وصول عبوات الخضر والفاكهة إلى الأسواق الخارجية والقادمة من الدول النامية المختلفة.

ج) إعداد دليل التعبئة والتغليف:

كما تقوم وحدة معلومات التعبئة والتغليف بإعداد دليل التعبئة والتغليف والذى سوف يشمل كافة الشركات المنتجه لمواد التعبئة والتغليف والشركات المنتجة للعبوات وشركات التعبئة وشركات الشحن والنقل وشركات وتوكيلات الماكينات وذلك لتوفيرها للمهتمين بهذا المجال وكذا مستخدمى العبوات وقطاع التصدير وغير ذلك.

د) إعداد نشره التعبئة والتغليف:

وهى نشرة متخصصة سوف تقوم وحدة معلومات التعبئة والتغليف بإعدادها لتتضمن أهم المعلومات التى وردت بها وأحدث البيانات المتعلقة بالتعبئة وتطويرها، وسوف يتم توزيع هذه النشرة على السادة المهتمين دائمى الاتصال بوحدة معلومات التعبئة والتغليف للوقوف على أحدث البيانات والمعلومات فى هذا الخصوص.

هـ) توفير المعلومات الأخبارية العامة:

وهى المعلومات التى تتعلق بالتعبئة والتغليف بصفة عامة مثل أهم المعارض والمؤتمرات وعناوين معاهد التعبئة والتغليف بالخارج، وعناوين المنظمات الدولية العاملة فى هذا المجال وذلك للاستفادة منها وخلق قنوات اتصال معها.

مراجع الفصل الثالث

1- سعاد الجوهرى (2000)، إدارة التجـــارة الخارجيـــة: نظـــم التـــصدير والاستيراد، جهاز نشر وتوزيع الكتاب الجامعى، جامعة حلوان، القاهرة، ص 99-108.

2- فؤاد مصطفى محمود (1993) التصدير والاستيراد علمياً وعمليـــا، دار النهضة العربية، القاهرة.

3- عبلة بخارى (1993)، محددات الطلب على الواردات المنقولة بحراً إلى المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاقتـــصاد والإدارة، جامعة الملك عبد العزيز، جدة.

4- فؤاد مصطفى محمود (1995)، دراسة السوق الخـــارجى، دار النهـــضة العربية القاهرة.

الفصل الرابع

التطورات الحديثة فى النقل البحرى

الفصل الرابع

التطورات الحديثة فى النقل البحرى

1/4 مقدمة:

من الملاحظ جلياً أن عقد التسعينيات قد شهد اهتماماً ملحوظاً بزيادة التبادل الدولى وعولمة التجارة وتحرير الخدمات وكفاءة التجارة الدولية. كما شهد ازدياد الاهتمام بدور النقل فى العمليات التجارية وتأثيره الواضح على كفاءة التجارة، وخاصة فيما يتعلق بالتكلفة الكلية للسلع ومنافستها فى الأسواق العالمية. وفى التجارة الدولية، يتزايد الطلب على النقل البحرى بصفة خاصة، حيث يشحن بواسطته ما يقرب من 80 فى المائة من حجم التجارة الدولية العابرة للقارات، وذلك لأسباب تعود فى معظمها إلى انخفاض أسعار الشحن وإمكان النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى البرى والجوى.

أما على المستوى العربى ولأسباب تعود فى غالبيتها إلى ضعف التنسيق والتعاون المشترك على المستويين شبه الإقليمى والإقليمى العربى فيما يتعلق باتباع سياسات مشتركة للنقل البحرى، تتكبد الدول العربية مبالغ باهظة بالعملات الصعبة لتغطية نفقات نقل تجارتها الخارجية. وهنا نجد الدول العربية، بل أكثرية الدول النامية، تواجه تحديات سيطرة الاتحادات والخطوط الملاحية العملاقة التابعة للدول المتقدمة، وفرض أجور الشحن البحرى المرتفعة على واردات وصادرات الدول النامية، أو على مستوى فرض السيطرة الاحتكارية وإملاء شروط وسياسات الهيمنة التى أصبحت تنفذ تحت شعارات العولمة وتحرير التجارة والخدمات، الأمر الذى أدى إلى عجز الكثير

من الناقلين الوطنيين عن الحصول على حصص مناسبة للتجارة الخارجية لدولهم، فضلا عن المنافسة على المستوى العالمي.

وليس هناك من وسيلة لمواجهة تلك التحديات والسيطرة الخارجية على قطاع النقل البحرى، الذى ينقل ما يقرب من 90 فى المائة من التجارة الخارجية العربية، إلا تفعيل التعاون العربى المشترك فى مجال النقل البحرى، والاتفاق على سياسات متناسقة أو موحدة لتطوير وتنمية الأساطيل العربية لنقل التجارة العربية مع العالم الخارجي وفيما بينها.

وليس من الضرورى أن يجرى التعاون فى مجال النقل البحرى والملاحة البحرية بصفة خاصة، ضمن إطار سياسى بواسطة الحكومات، بل ينبغى أن ينحصر دور الحكومات فى تسهيل ودعم الأطراف التجارية العربية وتشجيعها على الدخول فى اتفاقيات للتعاون تشمل عمليات دمج وامتلاك وتشغيل الشركات والخطوط الملاحية المشتركة بين الدول العربية، تماماً كما فعلت، على وجه المثال، دول الاتحاد الأوروبى.

2/4 حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً:

لقد حدد دراسة حديثة أعدها معهد لوجستيات واقتصاديات الملاحة (Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)) زيادة متوسط النسبة السنوية لنمو التجارة العالمية بمقدار 6.2 فى المائة خلال الفترة من 1995-2000، و5.9 فى المائة خلال الفترة من 2000-2005، و5.6 فى المائة خلال الفترة المتوقعة من 2005-2010.

ونظراً للعلاقة الوثيقة بين التجارة والنقل، خلقت التحولات الهيكلية التى حصلت فى التجارة العالمية، وتركزت على الصناعات بأنواعها، تأثيراً مباشراً على التجارة العالمية المنقولة بحراً، وذلك فيما يتعلق بأحجام

وتصنيفات تلك التجارة. ونتيجة لذلك كانت نسبة 40 فى المائة من التجارة العالمية المنقولة بحراً فى عام 1996 تخص البضائع الأخرى غير المصنفة كمواد صب جاف أو بترول، التى تعرف عادة بالبضائع العامة الفلة أو المحواة (المشحونة فى حاويات) ولقد بلغ حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً 4.8 مليارات طن فى عام 1996، بزيادة 2.2 فى المائة عن عام 1995، علماً بأن حصة البضائع غير المصنفة ضمن مواد الصب الجاف والبترول فى التجارة العالمية المنقولة بحراً، فى العام نفسه، بلغت 1.9 مليار طن.

3/4 توصيف الأسطول التجارى العالمى:

لقد أدى التزايد المستمر فى حجم التجارة الدولية إلى زيادة حجم الأسطول التجارى العالمى، وذلك منذ عام 1987 وحتى نهاية عام 1998. وتظهر البيانات المقارنة للأسطول العالمى للسنوات 1994و 1998 أن هذا الأسطول قد زاد، خلال تلك الفترة، بنسبة 2.5 فى المائة فى متوسط الحمولة الساكنة (dwt) وبنسبة 9.3 فى المائة كحمولة للحاويات المكافئة (TEU)، فى السنة. وفيما يتعلق بمتوسط أعمار سفن الأسطول العالمى بلغ هذا المتوسط 18 عاماً فى بداية عام 1998، بالمقارنة مع 17 عام فى عام 1994، وانخفض، بالنسبة إلى سفن الحاويات، من 11.8 عاماً إلى 10.6 أعوام. أما سفن البضائع العامة (G/C) فقد وصل متوسط أعمارها فى بداية عام 1998 إلى حوالى 21 عاماً. وتؤكد تلك البيانات على أن مشكلة قدم السفن لا زالت تمثل عقبة أمام تطور الأسطول العالمى، وخاصة فيما يتعلق بسفن البضائع العامة، وسف البضائع العامة/ الركاب، وناقلات البترول وذلك كما يتضح من بيانات الجدول التالى (جدول رقم 4-1)

جدول رقم (4-1) حمولة الأسطول التجارى العالمى،

حسب تصنيفات السفن خلال 1994 و1998

نوع السفينة	النسبة المئوية (الحصة) من الأسطول التجارى العالمى (حمولة ساكنة (dwt))		النسبة المئوية لمعدل النمو السنوى، 1994-1998			معدل العمر بالسنين	
	1994	1998	عدد السفن	الحمولة الساكنة (dwt)	الحاويات المكافئة (TEU)	1994	1998
ناقلات النفط	40.6	38.3	2.2	1.0	41.8 -	16.4	17.8
ناقلات المواد الكيماوية	1.1	1.2	2.4	3.4	54.2	13.5	15.3
ناقلات الغاز السائل	2.0	2.1	2.5	4.7	-	14.3	14.9
ناقلات المواد السائبة	30.4	34.5	6.5	5.8	8.8 -	14.6	14.8
ناقلات النفط والسوائب وخام المعادن (OBO)	4.9	2.6	4.4 -	12.7 -	0.4	15.2	15.9
سفن الحاويات	5.0	7.4	11.8	12.8	14.9	11.8	10.6
سفن البضائع العامة المفردة السطح (Single deck)	4.1	4.9	4.3	7.0	15.4	19.6	19.9
سفن البضائع العامة المزدوجة السطح (Double deck)	6.6	5.4	1.7-	2.7 -	1.8	19.5	22.0
سفن الثلاجات	1.2	1.0	1.9-	2.4-	4.4	15.5	17.1
سفن ذات أغراض محددة	2.2	0.9	12.1-	17.8-	18.5-	14.6	17.3
سفن البضاعة العامة دحرجة	1.2	1.0	1.4-	2.1-	4.2-	15.1	17.3
سفن بضائع عامة وركاب	0.1	0.0	3.1-	5.8-	10.8	26.7	29.1
سفن دحرجة وركاب	0.4	0.4	3.3	5.7	9.9	18.3	20.1
سفن الركاب	0.2	0.2	4.6	4.1	0.0	18.4	19.2
المجموع	100.0	100.0	2.4	2.5	9.3	17.0	18.0

المصدر: (ISL based on quarterly updates from LMIS)

وبناء على سجلات معهد لوجستيات واقتصاديات الملاحة (ISL ((June 1998) بشأن الفترة من يناير 1994 إلى يناير 1998، بلغ متوسط نمو أسطول سفن الحاويات ذات الخلايا (Cellular Container Vessels)، للحمولة الساكنة، ما نسبته 12.8 فى المائة فى السنة، بينما انخفض أسطول سفن البضائع العامة (General Cargo Fleet) سنوياً، خلال نفس الفترة، بنسبة بلغ متوسطها 0.4 فى المائة.

كما سجل الأسطول العالمى زيادة قليلة خلال عام 1997، إذ بنيت 1285 سفينة، بحمولة إجمالية مقدارها 36.3 مليون طن ساكن، بالمقارنة مع 1297 سفينة، بحمولة إجمالى مقدارها 38.9 مليون طن ساكن، فى عام 1996. وقد أضيف خلال السنوات الثلاث الماضية 110.5 ملايين طن ساكن للأسطول العالمى، تعادل 14.8 فى المائة من إجمالى حمولة الأسطول فى بداية عام 1998. كما وصل مجموع سفن الأسطول التجارى العالمى، للسفن ذات حمولة الـ 300 طن (GT) فما فوق، إلى 38500 سفينة بحمولة ساكنة قدرها 347.6 مليون طن وبحمولة تقارب 5.5 ملايين حاوية مكافئة، وذلك فى الأول من كانون الثانى/يناير 1998.

وبمقارنة حجم الأسطول التجارى العالمى على مدى عامى 1997 و1998، يلاحظ حدوث زيادة فى الحمولة الساكنة بنسبة 2.9 فى المائة، وبنسبة 10 فى المائة للحاويات المكافئة، فى عام 1998. وتعزى أسباب زيادة الأسطول العالمى إلى الزيادة الكبيرة فى بناء السفن وانخفاض مستويات التخريد فى عام 1997.

كما أن سف البضاعة الصب (Bulk carriers) بناء على الحمولة الساكنة (dwt) تأتى فى أعلى قائمة الزيادات فى الحمولة. إذا بلغت نسبتها 50 فى المائة من إجمالى الحمولات المضافة خلال عام 1997، تليها ناقلات

المواد السائلة، بنسبة 24 فى المائة، وثم سفن الحاويات، وبنسبة 19 فى المائة. ويجدر بالإشارة أن عام 1997 شهد إضافة 256 سفينة حاويات بحمولة ساكنة بلغت 6.9 ملايين طن، منها 15 سفينة بسعة تزيد عن 5000 حاوية مكافئة.

والجدول التالى (جدول رقم 4-2) يوضح حصص مجموعات الدول (الدول المتقدمة، ودول التسجيل المفتوح الرئيسية، ودول وسط وشرق أوروبا، والدول الاشتراكية السابقة فى آسيا، والدول النامية) ضمن إجمالى الحمولات الإجمالية المسجلة (الوزنية) (grt) والحمولات الساكنة (dwt) للأسطول العالمى فى أعوام مختارة، وهى 1980و 1994و 1995. كما يبين نسب مشاركة مجموعات الدول تلك فى الأسطول العالمى، مع إضافة عمودين يبين أولهما الزيادة السنوية لحمولة الأسطول العالمى خلال الفترة 1980-1995، بملايين الأطنان سنوياً. وقد بلغت هذه الزيادة فى العام الأخير (1995) ما مقداره 15.1 مليون طن. كما يتضح من الجدول أن الدول المتقدمة، بالإضافة إلى دول أعلام التسجيل المفتوح الرئيسية، تستحوذ على ملكية تتراوح بين 79.3 و70.2 فى المائة من إجمالى حجم الأسطول العالمى، وبين 82.4و 71.3 فى المائة من إجمالى الحمولات الوزنية للأسطول التجارى العالمى، بينما يخص الدول النامية فى أفريقيا وأمريكا وآسيا وأوروبا ودول جزر المحيطات 18.7 فى المائة فقط من حمولات الأسطول العالمى فى عام 1995.

أما بالنسبة إلى السفن المتخصصة فى نقل الحاويات، فقد تزايدت حمولات دول التسجيل المفتوح والدول النامية على حساب الدول المتقدمة. فقد تزايدت نسبة دول التسجيل المفتوح من 28.7 فى المائة فى عام 1993 إلى 33 فى المائة فى عام 1995، ونسبة الدول النامية من 15.7 فى المائة إلى

16.7 فى المائة، بينما انخفضت نسبة الدول المتقدمة من 34.1 فى المائة فى عام 1993 إلى 30.4 فى المائة فى عام 1995، وذلك على الرغم من الزيادة الفعلية فى حمولات سفن الدول المتقدمة من 714.088 إلى 618.827 حاوية مكافئة، وزيادة عدد السفن من 397 إلى 441 فى عام 1995.

أما فيما يتعلق بحركة بناء السفن على النطاق العالمى، فقط بلغ إجمالى عدد السفن ذات حمولة الـ 300 طن فما فوق 2009 سفن، بحمولة إجمالية قدرها 64.7 مليون طن مسجل، تعادل 31.7 مليون طن (cgt)، فى بداية عام 1997، وبانخفاض يعادل 5.1 فى المائة عن بداية عام 1996، للحمولة الساكنة. وشهد الأول من تموز/يوليو 1997 زيادة فى الحمولة الساكنة بلغت 6.9 فى المائة، ومعظمها لناقلات البترول.

كما شهد بناء سفن البضاعة الصب نمواً ملحوظاً للسنة الخامسة على التوالى، وذلك بالنسبة إلى عدد السفن وللحمولة الساكنة. وبحلول الأول من كانون الثانى/ يناير 1998، بلغ عدد السفن ذات الحمولة الإجمالية 300 طن (gt) فما فوق 5903 سفن، بإجمالى حمولة يبلغ 256.6 مليون طن ساكن.

وإذا نظرنا إلى قطاع ناقلات النفط نجده قد سجل رقماً قياسياً جديداً لفترة العقدين الماضيين من حيث عقود بناء الناقلات التى وصلت حمولتها الإجمالية إلى 50.8 مليون طن (gt) بنهاية عام 1997، ثم زادت إلى 55.6 مليوناً فى بداية الربع الثالث من عام 1998، وبزيادة 60 فى المائة عن نفس الفترة من العام السابق.

جدول رقم (4-2)

مقارنة لحجم وحمولات سفن الأسطول العالمى مع حصص ونسب مشاركة الدول فيها

أعلام التسجيل لمجموعات الدول	الطنية والنسب المئوية للحصص						الزيادة فى الطنية بملايين أطنان الحمولة الساكنة	
	بملايين أطنان الحمولة الساكنة			بملايين أطنان الحمولة المسجلة				
	1980	1994	1995	1980	1994	1995	1995-1980	1995-1994
1- الإجمالى العالمى	414.5 100.0	476.2 100.0	491.4 100.0	682.8 100.0	719.8 100	735.9 100.0	3.5	15.1
2- دول اقتصاد السوق المتقدم	214.3 51.7	144.5 30.3	141.5 28.8	350.1 51.3	211.9 29.4	203.9 27.8	9.7 -	8.0 -
3- دول التسجيل المفتوح الرئيسى	114.2 27.6	189.0 39.7	203.5 41.4	212.6 31.1	302.5 42.0	321.3 43.7	7.2	18.8
إجمالى 2و 3	823.5 49.3	333.5 70.0	345.0 70.2	562.7 82.4	514.4 71.5	525.2 71.5	2.5 -	10.8
4- دول وسط وشرق أوروبا (وتشمل الاتحاد السوفيتى سابقا)	32.0 7.7	32.3 6.8	29.2 5.9	37.8 5.5	36.8 5.1	33.0 4.5	0.3 -	3.8 -
5- دول آسيا الاشتراكية	7.3 1.8	17.3 3.6	18.4 3.7	10.9 1.6	25.6 3.6	27.0 3.7	1.1	1.4
6- الدول النامية	44.7 10.8	86.7 18.2	90.5 18.4	68.4 10.0	133.4 18.5	137.5 18.7	4.6	4.1
الدول النامية فى أفريقيا	4.9	5.0	5.1	7.2	6.6	6.6	0.0	0.0
الدول النامية فى أمريكا	14.5	19.2	20.2	21.8	28.8	29.8	0.5	1.0
الدول النامية فى آسيا	25.0	62.0	64.7	39.1	97.5	100.5	4.1	3.0
الدول النامية فى أوروبا	0.1	0.3	0.3	0.2	0.3	0.4	0.0	0.1
الدول النامية فى أوقيانيا	0.1	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0
7- أخرى غير محددة	2.0 0.5	6.4 1.3	8.4 1.7	3.0 0.4	9.6 1.3	12.2 1.7	0.6	2.6

المصدر: ورقة عمل قدمها د. السيد محمد عبد الجليل إلى اجتماع فريق الخبراء حول الإصلاح الاقتصادى وتنسيق سياسات النقل، بما فى ذلك تطوير الأساطيل التجارية فى منطقة الإسكوا فى إطار الاتجاهات الحديثة نحو العولمة، بيروت 17-19 تشرين الثانى/ نوفمبر 1998.

4/4 انتشار سفن التسجيل المفتوح فى الدول النامية:

نظام التسجيل المفتوح (Open Registry)، أو ما يسمى بعلم المجاملة (Flag of Convenience)، هو قيام شركات الملاحة بتسجيل أو إعادة تسجيل كل أو بعض سفنها فى دول أجنبية، بحيث ترفع السفن أعلام تلك الدول، وذلك لجملة أسباب تتعلق بتكاليف طواقم السفن، وضرائب التسجيل، وتفادى الرقابة والنظم البيروقراطية، وغيرها.

وقد تزايد حجم سفن التسجيل المفتوح بصورة مستمرة خلال السنوات القليلة الماضية، فبلغ 313.6 مليون طن ساكن (dwt)، بنسبة كانت تمثل 42.2 فى المائة من حجم الأسطول العالمى فى بداية عام 1998، وذلك فى دول التسجيل المفتوح: برمودا وبنما وجزر البهاما وقبرص وليبيريا. كذلك توجد دول أخرى للتسجيل المفتوح مثل أنتيغوا وبربودا وسانت فنسنت وغرينادين وفانواتو ومارشال ومالطه، التى كانت تساهم هى أيضا، فى بداية عام 1998، بما نسبته 8.6 فى المائة من إجمالى الأسطول العالمى.

أما فى منطقة الإسكوا، فقط أدت الحروب والاضرابات إلى قيام عدد من دول المنطقة بالتسجيل المفتوح ورفع العديد من سفنها لأعلام دول أجنبية يقع بعضها خارج دول التسجيل المفتوح المتعارف عليها عالمياً، كالولايات المتحدة الأمريكية والنرويج واستراليا. وتشمل دول الإسكوا التى لديها شركات ترفع أعلام دول أجنبية (التسجيل المفتوح) الأردن والإمارات العربية المتحدة والبحرين والعراق والكويت ولبنان والمملكة العربية السعودية. والجدول التالى رقم (4-3) يوضح ذلك.

جدول رقم (4-3)

حمولات سفن التسجيل المفتوح المملوكة لبعض الدول العربية

الدول	عدد السفن	حمولة ساكنة (dwt)	علم الدول الأجنبية
المملكة العربية السعودية	59 ناقلة وسفينة	10.241 ملايين طن	بنما وبرمودا وجزر البهاما وسانت فنسنت وليبيريا ومالطة
الإمارات العربية المتحدة	8 ناقلات غاز	1.08 مليون م3	ليبيريا
الكويت	5 نقالات بترول	331000 طن	المملكة المتحدة والولايات المتحدة
لبنان	3 سفن	12993 طناً	سان فنسنت وغرينادين وكمبوديا
الأردن	1 سفينة بضائع	14600 طن	بنما
البحرين	1 سفينة	--	استراليا
العراق	1 سفينة	--	الجزائر

المصدر: 1- ISL, shipping Statistics Yearbook 1998.

2- نحو تطوير شبكة النقل البحرى فى منطقة الإسكوا – ورقة عمل قدمها د. السيد محمد عبد الجليل إلى اجتماع فريق الخبراء حول الإصلاح الاقتصادى وتنسيق سياسات النقل، بما فى ذلك تطوير الأساطيل التجارية فى منطقة الإسكوا، بيروت، 17-19 تشرين الثانى/نوفمبر 1998م.

-- بيانات غير متوفرة.

ولقد أثبتت الدراسة التى أعدت عن العوامل المؤثرة على اختيار علم الإبحار فى قطاع الملاحة البحرية فى بريطانيا أن الشركات التى اختارت عدم رفع العالم الوطنى اعتبرت أن تكاليف طواقم السفن تمثل أهم أسباب ذلك الاختيار أو القرار (26 فى المائة)، بالإضافة إلى أسباب تجنب الرقابة البيروقراطية (17 فى المائة)، وارتفاع تكاليف الامتثال لمعايير رفع السفن للعلم الوطنى (12 فى المائة)، وعدم وجود العمالة الماهرة وعدم استمرارية الحصول عليها (13 فى المائة)، وأسباب مالية أخرى (9 فى المائة).

واعتبرت الشركات التى اختارت رفع العلم الوطنى أن قراراها تأثر بعدة عوامل منها نوعية السفينة (19 فى المائة)، ومسارات التجارة (19 فى المائة)، وأسباب تتعلق بالعلاقات العامة (14 فى المائة)، واعتبارات تسويقية (11 فى المائة)، وأسباب تاريخية (14 فى المائة)، واحتياجات قانونية (9 فى المائة).

5/4 أسباب تدنى حجم الأساطيل التجارية فى الدول النامية والعربية:

هناك مجموعة من العوامل أثرت فى حجم الأساطيل التجارية فى الدول النامية والدول العربية وتسببت فى تباطؤ نموه، ونورد فيما يلى بعضاً منها:

أ- عدم وجود سياسات واضحة المعالم للنقل البحرى، والملاحة البحرية على وجه الخصوص، وذلك على المستويين الوطنى والإقليمى فى تلك الدول.

ب- تنامى مظاهر الركود الاقتصادى خلال فترة الثمانينيات فى تلك الدول.

ج- يلاحظ انخفاض حجم الاستثمار الحكومى والخاص فى الأساطيل البحرية بدول المنطقة.

د- كما يلاحظ عدم تقديم الحكومات الدعم الكافى لشركات الملاحة الوطنية، وخاصة الشركات التابعة للقطاع الخاص، بما فى ذلك القروض الميسرة، وزيادة دعم الوقود وتسهيلات الموانئ، وتخفيض ضرائب التسجيل والرسوم، وغير ذلك.

مراجع الفصل الرابع

1- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا:الإسكوا (1999) الوضع الراهن والتصورات المستقبلية لتطوير الأساطيل البحرية التجارية ودورها فى نقل التجارة البحرية فى منطقة الإسكوا، الأمم المتحدة، نيويورك، الأمم المتحدة.

2، 3، 4 ص 3 فى هامش أصل المرجع الأول.

5- معهد لوجستيات واقتصاديات الملاحة ISL (1997)

6- ISL (1998), Jan/Feb.

7- السيد محمد عبد الجليل (بدون تاريخ)، نحو تطوير شبكة النقل البحرى فى منطقة الإسكوا، نيويورك، الأمم المتحدة.

الفصل الخامس

التعاون الإقليمى فى مجال النقل البحرى وتنمية الأساطيل الوطنية

الفصل الخامس

التعاون الإقليمى فى مجال النقل البحرى وتنمية الأساطيل الوطنية

1/5 التعاون فى الدول النامية:

لقد حظى النقل البحرى باهتمام كثير من منظمات التعاون الإقليميـــة، ومنها، مثلاً، منظمة السوق المشتركة لدول شرق أفريقيا والجنوب الأفريقـــى الكوميـــسا (Common Market for Easten and Southern Africa (COMESA))، التى تمثل 20 دولة أفريقيـــة وتتـــضمن أهـــدافها للتنميـــة المشتركة، فى مجال النقل والمواصـــلات والملاحـــة البحريـــة علـــى وجـــه الخصوص، وضع سياسة بحرية مشتركة، وتأسيس أو دعم شركات ملاحيـــة ذات جدوى اقتصادية، من خلال التعاون الإقليمى بين دول المنظمـــة بهـــدف التوصل إلى إقامة سياسة مشتركة للنقل البحرى فى المنطقة. كما تدعو إلـــى التعاون فى ميادين كثيرة تهدف إلى تنمية الأساطيل الوطنية، بما فى ذلك دعوة الدول الأعضاء إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية فى مجال النقل البحرى، وإقامة أنظمة متجانسة لتسهيل حركة وخدمات النقـــل البحرى، والتعاون فى مجال السلامة البحرية، وتشجيع الـــشركات الوطنيـــة للملاحة البحرية على تكوين اتحاد أو رابطة على المستوى شـــبه الإقليمـــى. وتدعو المنظمة أيضا إلى إعادة النظر فى التشريعات الوطنية للملاحة البحرية على ضوء الاتفاقيات الدولية السائدة فى مجال النقل البحرى حتى يتم الانسجام والتنسيق بينهما، وبما يجعل تنمية الأساطيل الوطنية تعمق التعاون الإقليم لدول ذلك التكتل.

وهناك دراسة قامت بإعدادها الاونكتادUNCTAD/SDD/SHIP/4، أرست سياسات التنسيق والتعاون التى اتبعتها مجموعة الدول المستقلة حديثا ومجموعة دول وسط وشرق أوروبا (CEE)، إثر تفكك الاتحاد السوفياتى، مبادئ سياسة ملاحية مشتركة يتوخى مراعاتها بين دول المجموعتين. ومما تتضمن تلك المبادئ دعم قدرات وطاقات الأساطيل الوطنية لتمكينها من المساهمة بفعالية فى الملاحة الدولية بناء على مبادئ حرية دخول الأسواق، والمساواة والمنافسة العادلة، وتشجيع نقل التجارة الوطنية الخارجية بواسطة الأساطيل الوطنية تفادياً لاعتماد التجارة الوطنية الخارجية، بصفة أساسية، على الناقلين الأجانب، وتحسين كفاءة التجارة الوطنية الخارجية بتقليل مقدار العملات الصعبة التى تصرف على استئجار السفن الوطنية الحديثة بدلا منها، وتهيئة المناخ المناسب لتطوير الخدمات الحيوية للملاحة، وذلك دعما للتبادل التجارى بين الدول.

ويلاحظ أن دول منظمة التعاون والتنمية فى الميدان الاقتصادى، التى تمثل دول الاتحاد الأوروبى EEC والسويد وفنلندا وكوريا الجنوبية والنرويج ونيوزيلندا واليابان، تمتلك ما نسبته 26 فى المائة من إجمالى الحمولة الساكنة للأساطيل العالمية فى عام 1997، كما كانت تمثل 44 فى المائة من إجمالى الحمولة الساكنة لأساطيل الحمولات العامة (General Cargo Fleet) فى عام 1997. وقد أرست تلك الدول الأسس التجارية فيما بين شركاتها الملاحية بعيدا عن التدخلات السياسية. ومن المعروف أن دول المجموعة تعاونت فى السابق لدعم وتشجيع أساطيلها بشتى الوسائل حتى تمكنت من الوقوف على أقدامها ومن تحمل عوامل تقلبات الأسواق والمنافسة فى الأسواق العالمية للنقل البحرى.

كما دخلت الشركات الملاحية المعروفة فى اتفاقات تعاون اتخذت عدة أشكال منها الاتحادات (Conferences)، والكارتيلات (Cartels)، وعمليات تحالف الخطوط الملاحية المنتظمة، ومؤخراً، عمليات دمج (merger) كبريات الشركات العالمية في مجال الملاحة البحرية، وتهدف هذه الاتفاقات والتحالفات إلى الاستفادة من وفورات الحجم الكبير والحصول على الأمن والاطمئنان اللذين توفرهما تلك التجمعات القوية التى غالبا ما تفرض شروطها وأسعارها على الأسواق التى تتعامل فيها.

فضلاً عن ترتيبات التعاون فى أفريقيا ودول وسط وشرق أوروبا ودول منظمة التعاون والتنمية فى الميدان الاقتصادى، هناك ترتيبات للتعاون فى مجال النقل البحرى بين دول أمريكا اللاتينية بواسطة المجلس الإقليمى للملاحة (Regional Shipping Council (RSC))، والذى استعيض عنه باللجنة الدائمة لوزراء النقل (Standing Committee of ministers responsible for Transport (SCMT)). وقد شملت الترتيبات الاهتمامات بمشاكل الملاحة الدولية والإقليمية وفيما بين الأقاليم لمجموعة دول الكاريبى، وتشجيع القطاع الخاص وغيره فى تقديم الخدمات الملاحية إلى دول تلك المجموعة.

وفيما يتعلق بالمنطقة العربية، يمكن الاتفاق على ترتيبات مماثلة لما هو قائم فى مختلف مناطق العالم، كما هو مبين أعلاه، وملائمة لاحتياجات وخصوصيات المنطقة. وسيؤدى اتفاق الدول على ترتيبات ما أو اتفاقية ما إلى تعزيز ودفع التعاون القائم فى مجال الملاحة، وتشجيع التجارة بين الدول العربية، وربط دول المشرق العربى بدول المغرب العربى. كما سيؤدى إلى تنمية الأساطيل الوطنية وتطوير خدماتها وتهيئتها للتعامل مع متطلبات العولمة وتحرير التجارة والخدمات وإلى دعمها لمواجهة المنافسة الشرسة فى أسواق النقل البحرى.

ولقد أكدت كثير من التجارب، على نطاق سوق النقل البحرى العالمى والإقليمى، نجاحاً ملحوظاً، وعادت بالفوائد المنتظرة من اتفاقيات التعاون ومن عمليات تحالف الخطوط الملاحية المنتظمة وعمليات الدمج التى تشهدها كبريات الشركات المعروفة فى أسواق النقل البحرى المنتظم. ومؤخراً شهد عام 1996 و 1997 عمليات عديدة من التحالف والدمج فيما بين الشركات، وقد شاركت فى ذلك شركات عالمية مثل بى آند أو، ونيد لويد، وهاباك لويد، ونبتون أورينت لاينز، وأمريكان بريزدنت لاينز، وميتسوى، وهانجن، وميرسيك، وسى لاند ألخ .. تعمل فى مجال الحاويات، وبذلك نشأت شركات قليلة العدد ولكنها شركات عملاقة متعددة الجنسيات أصبحت تفرض سيطرتها فى قطاع نقل الحاويات. وتأتى عمليات الدمج بين الخطوط الملاحية كنتاج لسياسات إعادة الهيكلة التى تهدف إلى ترشيد عمليات السفن وعمليات الموانئ، وترشيد العمالة بصفة خاصة.

2/5 التعاون فى المنطقة العربية:

كما أن هناك بعض المحاولات المحدودة للتعاون فى مجال النقل البحرى بهدف إقامة بعض شركات الاستثمار المشترك بين دول المنطقة، كشركة الملاحة العربية المتحدة، التى تملكها الإمارات العربية المتحدة والبحرين والعراق وقطر والكويت والمملكة العربية السعودية، وشركة فامكو (Federal Arab Maritime Co.)، التى تملكها الجمهورية العربية السورية وليبيا ومصر، وشركة الجسر العربى للملاحة، التى يملكها الأردن والعراق ومصر. ورغم الصعوبات التى واجهت تلك الشركات وغيرها من قطاعات الاستثمار المشترك بين دول المنطقة العربية، حقق معظمها نجاحا ملحوظاً. ومن الأمثلة على ذلك أن شركة الملاحة العربية المتحدة حققت أداءاً مالياً قوياً فى عام 1997، وذلك للسنة الثالثة على التوالى. كما تحسن أداء الشركة حيث

قامت بنقل 477367 حاوية نمطية، بالإضافة إلى 1.654 مليون طن شحنى من حمولات البضائع العامة خلال عام 1997. وبالمقارنة مع عام 1996، يمثل ذلك زيادة قدرها 12 فى المائة فى قطاع الحاويات و 6 فى المائة فى قطاع البضائع العامة. كذلك وقعت الشركة، فى عام 1996، عقداً مع تجمع يابانى لبناء عشر سفن حاويات حديثة حمولة كل منها 3800 حاوية نمطية تم استلامها على مراحل خلال عام 1998. وللشركات تحالفات وعقود تعاون مع العديد من الشركات والخطوط العالمية لتأجير واستئجار الفراغات وتبادل المساحات، وخاصة فى خطوط أمريكا/البحر المتوسط وأمريكا الجنوبية/الخليج العربى.

بالإضافة إلى شركة الملاحة العربية المتحدة، هناك أساطيل وطنية أخرى لمعظم دول الخليج العربية، تساهم كذلك فى نقل التجارة الخارجية لتلك الدول. ولا تتعدى حصة ما تنقله شركة الملاحة العربية المتحدة، التى تعتبر ناقلاً وطنياً للدول الخليجية التى تملكها، ما نسبته 10 من المائة من حجم تجارة الدول الخليجية للواردات والصادرات. وفيما يلى نبذة عن حجم نشاط شركة الملاحة العربية المتحدة منذ إنشائها فى تموز/يوليو 1976.

لقد بدأت الشركة نشاطها فى عام 1976 بـ 25 سفينة حمولات عامة. واستكمالاً لهدف تأسيسها، ومسايرة للتغيرات التى طرأت على واردات المنطقة خلال السبعينيات، حينما بدأت دول الخليج العربية بالاستفادة من مواردها المالية لبناء وإنجاز الهياكل الأساسية والبنية التحتية لاقتصادياتها، اتجهت شركة الملاحة العربية إلى توفير السفن والخدمات الضرورية التى تلبى نقل البضائع العامة والحمولات الصب. وعلى هذا الأساس، تعاقدت الشركة على شراء سفن على عدة دفعات، وبلغ عدد أسطول الشركة ذروته فى عام 1979 حينما أصبح عدد سفن الشركة المملوكة 63، منها أربع سفن

حاويات ذات طاقة تحميل إجمالية تبلغ 4640 حاوية نمطيـــة، و 58 ســـفينة حمولات عامة (Break Bulk)، بطاقة تحميل إجمالية قدرها 1.95 مليـــون طن ساكن. وبالرغم من التغيرات التى طرأت على أسواق النقل البحرى إلـــى منطقة الخليج العربى والشرق الأوسط، اهتمت هذه الشركة بتطوير إمكانياتها وخدماتها وبرامج رحلاتها لتصبح أكبر شركة لنقل البضائع الجافة إلـــى دول الشرق الأوسط.

ومع تطور استخدام النقل بالحاويات، شرعت الشركة فى تملـــك أول أسطول من سفن الحاويات فى عام 1979، وقد بدأت بأربع سفن حاويات ذات طاقة تحميلية تبلغ 1160 حاوية نمطية لكل منها، وتابعت تحويل بعض أنوع سفنها إلى سفن حاويات لكى تلبى الطلب المتزايد على النقل بالحاويات.

وخلال الثمانينات، ومع زيادة التحول التدريجى مـــن النقـــل بـــسفن الحمولات العامة إلى النقل بسفن الحاويات، زادت الشركة أسطولها من ســـفن الحاويات ليصل إلى 16 سفينة حاويات ذات حمولة إجمالية قـــدرها 23654 حاوية نمطية. ورغم الظروف الاقتصادية والسياسية التى مرت بها الـــشركة خلال الثمانينيات، تابعت خطتها لتطـــوير أســـطولها ولمواكبـــة التطـــورات التكنولوجية فى صناعة النقل البحرى.

أما مع بداية حقبة التسعينيات، فقد ظهرت بوضـــوح أهميـــة تقليـــل التكاليف من خلال وفورات الحجم الكبير. فقد زادت الـــشركة طاقـــة ســـفنها الحالية بإضافة طبقة رابعة فوق سطح سفنها، بدلاً من ثلاث طبقات، مما حقق زيادة فى الحمولة الإجمالية لسفن الشركة مجتمعة.

وفى إطار الخطة الاستراتيجية للشركة، التى تشمل إحلال سفن جديدة محل السفن التى اقتربت من عمرها الافتراضى، ولثبوت جدوى تقليل التكاليف عن طريق وفورات الحجم الكبير، تعاقدت الشركة، فى عـام 1996، علـى شراء عشر سفن من الجيل الرابع ذات طاقة تحميل تبلغ 3800 حاوية نمطية لكل منها وبسرعة 24 عقدة فى الساعة. وبدخول هذه السفن الخدمة، يـصبح أسطول الشركة 56 سفينة، منها 31 سفينة للحمولات العامة ذات طاقة تحميل إجمالية تبلغ 737800 ألف طن ساكن، و 25 سفينة حاويات ذات طاقة تحميل إجمالية تبلغ 64479 حاويات نمطية.

أما الشركة الثانية التى تجسد أهمية التعاون المـشترك بـين الـدول العربية فى مجال النقل البحرى فهى شركة الجسر العربـى للملاحـة، التـى تأسست فى عام 1985 كشركة عربية مشتركة بين الأردن والعراق ومصر. وتقوم هذه الشركة، رغم صغرها ومحدودية نشاطها، بنقل الركاب والبـضائع بين ميناءى العقبة الأردنى ونويبع المصرى ضمن أهدافها لـربط المـشرق العربى بمصر والمغرب العربى، ومستقبلا لربط موانئ عربية أخرى عبـر خليج العقبة بين مصر والأردن.

وبرغم الدور الذى تقوم به الشركة فى ربط المناطق والموانئ العربية وتسهيل التجارة البينية وتنقل العمالة والسياح العرب والأجانب بين المنـاطق العربية، فإنها تعمل على أسس تجارية، وقد حققت، على سبيل المثال، أرباحاً صافية خلال عام 1994 تزيد عن 10 ملايين دولار أمريكى. كمـا قامـت، خلال عام 1995، بنقـل 1175462 راكبـاً و 32771 سـيارة صـغيرة و 21961 حافلة عبر ميناءى العقبة الأردنى ونويبع المصرى.

3/5 التعاون فى مجال تمويل وبناء السفن:

لقد مولت دول الإسكوا بناء أو شراء معظم سفنها مـن دول أجنبيـة كاليابان وكوريا الجنوبية والدول الأوروبية. وأدت الحروب والنزاعات التـى وقعت فى المنطقة خلال العقدين الأخيرين إلى قيام صعوبات وحدوث عجـز فى ميزان مدفوعات العديد من دول المنطقة، مما أثر على معظم القطاعـات الاقتصادية وضمنها قطاع النقل البحرى وتنمية الأساطيل التجارية الوطنية.

وعلى المستوى الدولى يقدم التمويل اللازم لامتلاك الـسفن بواسـطة قروض من المؤسسات الدولية والبنوك التجارية المحلية والأجنبية، أو بواسطة قروض الضمان العقارى وغيره، أو القروض المخصـصة لأحـواض بنـاء السفن، أو القروض الثنائية من الحكومات، أو الاسـتثمار المـشترك، أو مـا يسمى بائتمانات التصدير (Export credits)، أو الائتمانات المصرفية.

ويعتبر تمويل ائتمانات التصدير من أهم الوسائل المستخدمة لتمويـل بناء السفن الجديدة. ويحكم ذلك تفاهم منظمة التعاون والتنميـة فـى الميـدان الاقتصادى بشأن ائتمانات التصدير لصالح السفن، الذى يطبق فى بلدان الاتحاد الأوروبى والسويد وفنلنداً والنرويج ونيوزيلندا واليابان وكوريا الجنوبية.

أما على مستوى إقليم الإسكوا والمنطقة العربية بصفة عامة، فإن ندرة مصادر التمويل، بما فى ذلك الشروط التعجيزية لتمويل بناء السفن، تعتبر من أهم أسباب تراجع الأسطول العربى حجماً ونوعية، وضمن أسـاطيل الـسفن الصغيرة للملاحة الساحلية العربية.

وبالرغم من الاهتمام الذى تبديه بعض بنوك التنمية الإقليمية، كالبنـك الإسلامى للتنمية، فيما يتعلق بتمويل بناء سفن حديثة لبعض الشركات الوطنية، فالبنوك والمؤسسات المالية بالمنطقة مدعوة إلى أن تشارك، أو إلى أن تزيـد

- تتراوح رسوم التمويل بين 8 و 9 فى المائة، وتخصم نسبة 15 فى المائة من تلك الرسوم المستحقة فى حالة سداد المدفوعات فى حينها.
- يشترط إعطاء ضمانات من الحكومة أو من مصرف تجارى من الدرجة الأولى يكون مقبولاً لدى البنك الإسلامى للتنمية.

ومعيار الأهلية الأول هو أن يصل طلب التمويل من إحدى مؤسسات بلد من البلدان الأعضاء وأن يقدم الطلب من خلال القنوات الحكومية المختصة، وهى، عادة، وزارة المالية.

4/5 التعاون فى مجال التعليم والتدريب البحريان:

لقد أدركت جامعة الدول العربية، منذ إنشائها، أهمية إقامة معهد أو أكاديمية إقليمية للنقل البحرى، فأنشأت الأكاديمية العربية للنقل البحرى فى تشرين الأول/ أكتوبر 1972. ومنذ ذلك التاريخ، تقوم الأكاديمية، التى أصبحت تعرف فيما بعد بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، بتعليم وتدريب وتأهيل الضباط والربابنة والمهندسين البحريين، بالإضافة إلى فتحها أكثر من 15 مساراً تعليمياً وتأهيلياً وتكنولوجياً فى قطاع صناعة النقل البحرى. كما تمكنت من تغيير خريطة العمالة البحرية فى المنطقة العربية والأفريقية بتخريج ما يقارب من 3700 ربان وضباط ملاحة من مختلف الرتب، وبمستوى علمى وتقنى لا يقل عن مثيله فى الدول البحرية الكبرى. وأصبح فى مقدور شركات الملاحة العربية الاستغناء عن استخدام ربابنة وضباط أجانب لتسيير سفنهم. كذلك ساهمت الأكاديمية البحرية، التى أنشئت فى الشارقة عام 1980، فى تخريج الضباط والربابنة البحريين حتى تاريخ ضمها ونقل اختصاصاتها إلى الأكاديمية العربية فى الإسكندرية.

ولابد من الإشادة بالدور الكبير الذى تقوم به الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، بالإسكندرية، فى تطقيم الأساطيل الوطنية وتأهيل الكفاءات العربية لإدارة وتشغيل شركات الملاحة الوطنية والموانئ والمرافق البحرية الأخرى، مما يتطلب استمرار الدول العربية فى دعم نشاطات وخطط تطوير الأكاديمية لما فيها من رافد لتنمية وتطوير الأساطيل التجارية العربية.

جدول رقم 5-1

القروض التى وافق البنك الإسلامى للتنمية على تقديمها

فى مجال النقل البحرى 1975-1992

سنة التنفيذ	البلد	وسيلة التمويل	المبلغ، بالملايين الدولارات الأمريكية	ملاحظات
1979	A	إيجار	6.0	
1980	B	إيجار	11.0	
1981	C	إيجار	3.5	
1982	D	إيجار	16.0	
1982	C	إيجار	3.4	
1983	A	إيجار	10.4	
1984	E	إيجار	8.0	
1986	C	تقسيط	7.0	
1987	A	إيجار	5.5	
1987	A	إيجار	5.5	
1988	B	تقسيط	20.0	نفذ
1989	F	تقسيط	15.0	
1989	G	تقسيط	10.0	
	G	تقسيط	9.0	ووفق عليه
	H	تقسيط	13.0	ووفق عليه
	I	تقسيط	10.0	ووفق عليه

المصدر: UNCTAD/SHIP/642

5/5 الخطط المستقبلية لتطوير الأساطيل البحرية:

تقوم شركات ملاحية عديدة فى المنطقة بتوسيع نشاطاتها، وذلك بإضافة سفن جديدة إلى أساطيلها وبترشيد عملياتها ومصاريف تشغيل سفنها. وفى هذا الإطار، قامت شركة الملاحة العربية المتحدة، المملوكة لخمس دول خليجية بالإضافة إلى العراق، بالتعاقد على بناء 10 سفن حاويات ذات مواصفات حديثة، بحمولة 3800 حاوية نمطية وبحمولة إجمالية تصل إلى 48.2 ألف طن لكل سفينة، بحيث يتوقع دخول تلك السفن الخدمة بنهاية عام 1998. ويعتبر هذا المشروع من أهم مشاريع تطوير الأساطيل التجارية فى المنطقة، وخاصة فيما يتعلق بالنوعية، إذا أنه يدعم الطلب المتنامى على النقل بالحاويات فى منطقة الإسكوا، ويدعم أيضا المساهمة الفعالة فى نقل حصص التجارة كما هو منصوص عليه فى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية وذلك بناء على معادلة (20/40/40)، كما يشجع مؤسسات التمويل المحلية والأجنبية على الاستثمار فى قطاع النقل بالحاويات.

كذلك وقعت الشركة الوطنية السعودية للنقل البحرى، فى الربع الثالث من عام 1998، عقداً لتمويل بناء ثلاث سفن للحاويات بطاقة 440 حاوية نمطية لكل سفينة، على أن يتم استلامها خلال عامين.

كما تسعى شركة فامكو إلى تطوير أسطولها من سفن الحمولات العامة لزيادة سعة نقل الحاويات عليها وامتلاك سفن حاوية من نوع "الروافد" (Feeder)، وذلك ضمن برنامج الإحلال الذى تقوم به الشركة. وتتضمن الخطط المستقبلية للشركة الوطنية للملاحة (National Navigation Company (NNC)) المصرية الجنسية، التى تمتلك 11 سفينة، الدخول فى سوق سفن الحاويات بالإضافة إلى سوق سفن الصب الذى كان يعانى من تدنى أسعار الشحن فى السنوات الأخيرة.

وبناء على تلك التطورات الإيجابية فيما يتعلق بمستقبل تنمية الأساطيل، يتوقع حدوث زيادة ملحوظة فى حجم الأساطيل التجارية لدول الإسكوا على المدى القريب، وزيادة ملحوظة فى أسطول سفن الحاويات على وجه الخصوص.

وفيما يتعلق بملكية الأساطيل بين القطاعين العام والخاص يلاحظ ازدياد ملكية القطاع الخاص فى كل من لبنان ومصر والمملكة العربية السعودية. كما يلاحظ أن عدد الشركات الصغيرة المالكة لسفينة أو سفينتين يبلغ 19 شركة ضمن الأسطول المصرى ومن الممكن دراسة إمكانية الدمج لدى البعض منها، وخاصة للسفن العاملة فى أنشطة متماثلة وفى نفس المناطق الجغرافية.

6/5 دور اتحادات الشاحنين فى تنمية الأساطيل الوطنية:

تتميز أسواق النقل البحرى المنتظمة (Liner markets) بسيطرة اتحادات الخطوط الملاحية (Shipping conferences) كبائعة للخدمات البحرية مقابل شاحنين صغار غير منتظمين كمشترين لتلك الخدمات. ويجدر بالإشارة إلى أن مجلس للشاحنين تكون فى بريطانيا منذ عام 1955، ثم تبعه قيام مجلس للشاحنين فى العديد من الدول بحيث بلغ عددها، فى منتصف عام 1976، 20 فى الدول المتقدمة و23 فى الدول النامية. كما أن مجالس للشاحنين تكونت فى منطقة آسيا والمحيط الهادئ بين أواخر الستينيات ومنتصف السبعينيات. ومنذ ذلك التاريخ وحتى اليوم ازدادت مكانة وقوة تلك المجالس وأصبحت تمتلك قواعد بيانات ومعلومات لأسواق النقل البحرى تفوق ما بحوزة الشركات الملاحية.

ففى البداية يمكن تعريف مجالس الشاحنين بأنها منظمات وطنية ينـــشئها ويديرها مستعملو خدمات النقل أو الشاحنون وتهتم بالنقل البحـــرى الـــدولى، ويهتم بعضها كذلك بالنقل الجوى. والدور الأساسى لهذه المجالس هو تفعيـــل المفاوضات بين الشاحنين واتحادات الخطوط الملاحية فيمـــا يتعلـــق بـــأجور الشحن، وبذل أقصى الجهود لتقليل طلبات اتحادات الخطوط الملاحيـــة فيمـــا يتعلق بزيادات هذه الأجور، والتفاوض حول شروط النقل وبرامج الإبحـــار، والتنسيق مع سلطات الموانئ الوطنية لتقليل التكلفة عن السفن، مما يـــنعكس إيجاباً على أجور الشحن. وبناء على تعريف الأونكتاد، فإن لمجلس الشاحنين هدفين هامين هما:

1- توحيد الشاحنين ومنحهم القوة التفاوضية اللازمة للحصول على الخدمات المناسبة بكفاءة عالية وبأقل الأسعار، وهذا هو الهدف الأساسى.

2- تزويد ملاك السفن والوكالات الحكومية وإدارات ومؤســـسات المـــوانئ بقنوات ووسائل الاتصال مع الشاحنين، والوقوف على وجهات نظـــرهم الرسمية.

ويتمثل دور الاتحادات الوطنية للشاحنين فى تنمية الأساطيل الوطنيـــة والتنسيق لعرض شحن البضائع على السفن الوطنية، وذلـــك بهـــدف تحقيـــق الاستغلال الأمثل للفراغات والسعى إلى الحصول على تخفيضات مناسبة فـــى أجور الشحن. كما أن إنشاء اتحادات شبه إقليمية، لمنطقة دول الخليج العربية على سبيل المثال، أو إقليمية، للمنطقة العربية، سيكون من شأنه دعم الأساطيل الوطنية، وخاصة فيما يتعلق بالاستغلال الأمثل للفراغات المتاحة فى الأساطيل العربية والمنافسة فى الأسواق العالمية.

لقد أنشأت جمهورية مصر العربية مؤسسة حكومية للقيام بمهام اتحاد الشاحنين (الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى - مارترانس) منذ أكثر من ثلاثين عاماً، بغية تنظيم عمليات النقل البحرى للبضائع الحكومية الخارجيـة ولحماية مصالح المصدرين والمستوردين، وأيضا لحماية مصالح ملاك السفن والخطوط الملاحية الوطنية. ورغم وجود اتحادات شـاحنين لـسلع محـددة (Commodity shippers)، كالأسمنت والحديد وغيره، فى عدد مـن دول المنطقة، لا تتوفر اتحادات أو مجالس الشاحنين لكافة أنواع السلع، وخاصـة فيما يتعلق ببضائع الخطوط المنتظمة، فى المنطقة، باستثناء جمهورية مـصر العربية.

7/5 توصيات بشأن رفع كفاءة الأساطيل البحرية فى الدول النامية والعربية:

1- ضرورة تبنى دول المنطقة، والدول العربية بـصفة عامـة، لـسياسات واضحة بشأن النقل البحرى، وخصوصاً الملاحة البحرية، تستهدف، فيما تستهدف، تنمية الأساطيل الوطنية وزيادة حـصتها فـى نقـل التجـارة الخارجية العربية، وتوفير العملات الصعبة التى تهدر من جراء استخدام السفن الأجنبية لنقل التجارة العربية.

2- أهمية الاتفاق على ترتيبات أو اتفاقية ما بين الدول العربية، على نحو ما تم فى العديد من المناطق الأخرى، تتعلق بتنسيق ومواءمة سياسات النقل البحرى، بهدف اتباع سياسة مشتركة للنقل البحرى فى المنطقة، وتـدعو إلى التعاون فى مجالات عديدة منها تنمية الأساطيل الوطنية، والتنسيق فى مجال الانضمام للاتفاقيات الدولية فى مجال النقل البحرى، وتسهيل حركة وخدمات النقل البحرى، وتشجيع التجارة بين الدول العربية، والتعاون فى مجال السلامة البحرية. ويمكن قيام منظمة الإسكوا بالإعـداد والتنـسيق ورعاية هذه الاتفاقية.

3- يجب قيام التحالفات وعمليات الدمج بين الـــشركات الملاحيـــة العربيـــة المتشابهة الاختصاصات والعاملة فى مناطق جغرافية واحدة.

4- ضرورة قيام مجلس للشاحنين على المستوى الـــوطنى وشـــبه الإقليمـــى والإقليمى، وذلك لحماية مصالحهم ولدعم الأساطيل الوطنية.

5- لابد من قيام الحكومات بتقديم الدعم لشركات القطاعين العـــام والخـــاص على السواء، وذلك على هيئة قروض ميسرة، وزيـــادة دعـــم الوقـــود، وتخفيض الضرائب ورسوم التسجيل والرسوم الجمركية على قطع الغيار وغيره.

6- حتمية قيام مؤسسات التمويل الوطنية والإقليمية بالاستثمار فـــى قطـــاع الملاحة البحرية، وخاصة سفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات المـــواد الصب.

7- التأكيد على قيام واستمرار الشركات الوطنية باغتنام كافة الفرص المتاحة إقليمياً ودوليا وفى أسواق النقل البحرى لجذب الاستثمارات بهدف تمويل تحديث الأساطيل للسفن التى تجاوز عمرها الافتراضى الـــ 20 عامـــاً، حسب برامج إحلال محددة، والاهتمام بزيادة الطاقة التحميلية للحاويـــات فى أساطيلها.

8- ضرورة دخول الشركات الوطنية العربية فى ترتيبـــات أو اتفاقيـــات أو تجمعات للتشغيل المشترك والمشاركة فى الخدمات وتبادل الفراغات فيما بينها ومع مؤتمرات الخطوط الملاحية العاملة ضمن مناطقها الجغرافيـــة وذلك لتحقيق الاستخدام الأمثل للأساطيل الوطنية.

9- ضرورة قيام شركات الملاحة الوطنية بإنشاء وتطوير الشركات الخدمية التي تكمل حلقات النقل الدولي المتعدد الوسائط، كخدمات نقل البضائع عن طريق البر والجو، والتخليص الجمركي، والتغليف والتعبئة، والتخزين، وأعمال التوكيلات الملاحية لخدمات السفن، وأعمال توكيلات الشحن، وأعمال الوساطة لنقل البضائع، وتأجير واستئجار السفن، وأعمال تصليح الحاويات.

10- لابد من قيام الحكومات بتوفير الكوادر المدربة (طواقم السفن) لكل التخصصات، للحد من توظيف العمالة الأجنبية وبالتالي توفير العملات الصعبة، وذلك دعماً منها لشركات الملاحة في القطاعين العام والخاص.

11- يجب الاهتمام بالملاحة الساحلية وقصرها على الشركات العربية، ودعم أساطيلها، التي تتبع في معظمها للقطاع الخاص، ومنحها كافة التسهيلات، بما في ذلك القروض الميسرة وتخفيض أجور ورسوم الموانئ والرسوم الأخرى.

12- ضرورة قيام واستمرار الشركات الملاحية في المنطقة باستخدام التقنية الحديثة في الإدارة، واتخاذ الإجراءات الكفيلة بتحسين أنظمة التشغيل لديها، وزيادة عامل المنافسة في أسطولها، ورفع كفاءة طواقم سفنها.

13- بالرغم من الفوائد التي يعود بها تطبيق سياسات تحرير التجارة والخدمات، ينبغي لدول المنطقة أخذ الحيطة وتطبيق تلك السياسات حسب خطط وبرامج مدروسة، وذلك حماية لمصالح الأساطيل الوطنية، وتفاديه للعواقب الوخيمة التي أصابت العديد من الشركات الملاحية الوطنية لدى تطبيق تلك السياسات دون خطط مسبقة في عدد من دول أمريكا اللاتينية، والتي أدت في بعض الحالات إلى إبعاد تلك الشركات من سوق النقل

البحرى فى بلدانها، وسيطرة الشركات العالمية الكبيرة على حصض التجارة التى كانت تنقلها الشركات الوطنية.

14- لابد من قيام دول المنطقة بتفعيل دورها فى لمناقشات جولة أوروجواى فى عام 2000 بشأن تحرير خدمات النقل البحرى، وتنسيق سياسات ومواقف دول المنطقة، كما دعت إلى عقد اجتماع خبراء تستضيفه الإسكوا بالتعاون مع منظمة التجارة العالمية خلال عام 1999 ليكون نواة للتنسيق بين دول المنطقة فى مجال تحرير خدمات النقل البحرى فى دول المنطقة.

مراجع الفصل الخامس

1- Maritime Policy and Management (1998) Making the austrtion flag fleet efficient, Vol. 25, No. 3, June/Setp.

2- Maritime Policy and Management (1998) Factors influencing the choice of flag: empirical evidence, vol. 25, No. 2, April/June.

3- Maritime Policy and Management (1994) shipper's councils: role and responsibility-A western view, vol. 21, No. 4.

4- UNCTAD/SHIP/642.

5- الأكاديمية العربية للنقل البحرى (1992)، مجلة النقل البحرى، العدد 34، يوليو.

6- عسكر الرشيدى (1998) تطور صناعة النقل البحرى فى دول الخليج مع الإشارة إلى تجربة شركة الملاحة العربية المتحدة، اجتماع فريق خبـراء النقل فى منطقة الإسكوا، ورقة عمل، نوفمبر، بيروت.

الفصل السادس

النقل والاقتصاد القومى

الفصل السادس

النقل والاقتصاد القومى

1/6 مقدمة:

يلاحظ أن هناك تطورات كبيرة حدثت فى قطاع النقل فى الاقتصاد الوطنى سواء فى نقل البضائع أو الركاب لا سيما مع تطور نظم المعلومات وتحسين ظروف الأمن على شبكات النقل الأرضية والبحرية والجوية. ومن ثم أصبح قطاع النقل عماد من أعمدة الاقتصاد القومى.

ويمكن تعريف عملية النقل بأنها تغيير فى مكان الأشخاص والبضائع من مكان لآخر، أو حتى من نقطة إلى نقطة زمنية أخرى، بحيث يترتب على هذا التغيير قيمه مضافة يتحصل عليها الأشخاص أو تزداد بها قيمة السلع المنقولة طبقا لوسيلة النقل المستخدمة.

وتمثل شبكة النقل الشرايين التى يتدفق خلالها النشاط الاقتصادى. ويعتبر النقل البرى على الطرق، والنقل بالسكك الحديدية أهم وسائل النقل البرى الدولى، وتنتشر هاتان الوسيلتان فى كل أرجاء العالم، وبقدر الاتساع فى استخدامها يقاس تقدم الأمم. وقد بدأت الطرق المرصوفة تظهر بكثافة منذ بداية القرن العشرين، وأصبحت السيارة وسيلة لا تضارعها وسيلة أخرى من حيث مرونتها، فهى تقوم بالنقل من الباب إلى الباب. وانتشر النقل بالسكك الحديدية لكافة أنحاء العالم بعد ظهوره فى إنجلترا عام 1925 وساهمت بصورة ملحوظة فى كافة برامج التنمية فى الدول المختلفة. ومع التطور التكنولوجى ظهر النقل الجوى وتحسنت كثيرا ظروف النقل البحرى والمائى، وقد ساهم ذلك فى زيادة الترابط بين الدول وتنمية التجارة الخارجية بصورة ملحوظة فى كل من شقيها السلعى والخدمى.

ويلاحظ أن الإنتاج فى قطاع النقل يتمثل فى وحدات الطاقة التحميلية والتى يعبر عنها بالراكب كيلو متر فى مجال نقل الركاب والطن/كيلو متر فى مجال البضائع، ويتميز هذا الإنتاج بأنه غير قابل للتخزين ويستهلك بمجـــرد إنتاجه. ويتميز بعدم التجانس بحيث نجد صعوبة فى الإحلال بـــين وحـــدات الإنتاج راكب/ كم أو طن/كم للوسائل المختلفة وحتى على مـــستوى الوســـيلة الواحدة على مدار الفترات الزمنية المختلفة. ويقاس الإنتاج فى قطـــاع النقـــل بالراكب/كم والطن/كم، بمعنى أن مقياس الإنتاج فى القطاع هو حاصل ضرب وزن المنقول فى طول المسافة التى ينقل إليها.

وتعتبر مصر من أولى دول العالم التى دخلت عصر صـــناعة النقـــل البرى وخاصة النقل بالسكك الحديدية بعد إنجلترا، كما إنهـــا أول دولـــة فـــى الشرق الأوسط وأفريقيا تدخل صناعة النقل الجوى، وذلك فى بداية الثلاثينات من القرن العشرين.

أما عن هيكل النقل فإنه يتكون من الوحدات المتحركة وبنية النقل من شبكة طرق، وخطوط حديدية وشبكة المجارى المائيـــة والبحريـــة، وكـــذلك المطارات والموانئ والمحطات. ويتم التفاعل بين هذه المكونات لتكوين نظام النقل الذى يقدم خدمات النقل فى صورة معبر عنها بالراكب كيلو متر والطن كيلو متر وبمستوى الجودة المناسب وبما يوفى بمتطلبات خـــصائص الطلـــب على النقل كخدمة من الخدمات الهامة للاقتصاد القومى والعالمى.

ولذلك فإن قطاع النقل يحتل مكانة هامة فى هيكل الاقتصاد القــومى، تأتى هذه الأهمية على محورين: المحور الأول كون قطاع النقل قطاعاً خدمياً إنتاجياً يخدم بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى وتعتمد عليه سواء فــى نقــل مدخلاتها أو مخرجاتها. والمحور الثانى يتمثل فى الدور الذى يلعبه قطاع النقل والمواصلات فى مجال التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية، إذ يلعب قطاع النقل دوراً كبيراً فى التــأثير علــى حركــة التجــارة الداخليــة والخارجية، بالإضافة إلى دوره فى الربط بين المدن والمجتمعات العمرانيــة الجديدة بعضها البعض وبغيرها من مدن وتجمعات السكان فى البلاد داخليــاً وخارجيا.

وفى إطار منهج التنمية الشاملة الذى تأخذ به الدولــة حتــى يــتمكن المجتمع من مسايرة ركب الحضارة والتقدم، تسعى مصر إلى توجيه ذلك القدر من استثماراتها إلى قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس الذى يتناسب مــع كون هذا القطاع ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد القومى. يتضح هذا مــن تخصيص الدولة لما قدره 12% من استثماراتها خلال الخطة الخمسية الحالية لقطاع النقل والمواصلات. وبذلك يأتى قطاع النقل والمواصلات فى المرتبــة الثانية من حيث حجم الاستثمارات بعد قطاع الصناعة الذى يحتــل المرتبــة الأولى. وتجدر الإشارة هنا إلى أنه طبقاً لبيانات 1996/95 فقد مثلت عمالــة قطاع النقل والمواصلات حوالى 4.7% من إجمالى العمالة، وبلغت مــساهمة القطاع فى الناتج المحلى الإجمالى حوالى 10.5%. ويعتنــى قطــاع النقــل بخدمتين أساسيتين هما: خدمة نقل الركاب وخدمة نقل البضائع.

2/6 توزيع حركة النقل البرى فى الاقتصاد المصرى:

أما فيما يتعلق بتوزيع حركة نقل الركاب والبضائع بين المدن وبين الوسائل المختلفة فإنه يمثل عدد الركاب المنقولين بالسكك الحديدية 51.8% من إجمالى عدد الركاب خلال عام 1992، كما يمثل عدد الركاب المنقولين بتاكسى الأقاليم 17.1% والسيارة الخاصة 9.9 والأتوبيس 21.2% من إجمالى عدد الركاب. أما بالنسبة لنقل البضائع فيستحوذ قطاع النقل البرى على الطرق على النصيب الأكبر من حيث الأوزان المنقولة بالطن حيث يمثل نسبة 92% من إجمالى الطن المنقول عام 1992 يليه فى ذلك السكك الحديدية بنسبة 4.2% ثم النقل المائى بنسبة 1.9% ثم النقل بالأنابيب.

3/6 الصورة العامة لقطاع النقل المصرى:

لابد من الاهتمام بهذا القطاع الهام الذى يعتبر من أهم قطاعات تدعيم الهيكل الأساسى للمجتمع، ولذلك بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات فى الخطة الخمسية الأولى 1983/82-1987/86 لقطاع النقل 11.3 مليار جنيه بنسبة 20% من الاستثمارات المنفذة على المستوى القومى، وارتفع هذا الحجم فى الخطة الخمسية الثانية 1987/86-1992/91 ليصل إلى 18.9 مليار جنيه وبنسبة 16.5%. كما بلغ إجمالى ما تم اعتماده فى الخطة الخمسية الثالثة 93/92-1997/96 للقطاع 20.5% مليار جنيه وبنسبة 13.3% من إجمالى الاستثمارات المنفذة على المستوى القومى. مما سبق يتضح أن قطاع النقل يستحوذ على نسبة كبيرة من الاستثمارات القومية. ولقد انعكس هذا الحجم من الاستثمارات على تطور أداء القطاع، فقد زادت إيرادات السكك الحديدية من 94 مليون جنيه فى 1982/81 إلى 692 مليون جنيه فى عام 1995/94 بنسبة زيادة قدرها 626.3% وزاد عدد الركاب من 433.1 مليون راكب فى

عام 1982/81 إلى 1046 مليون راكب عام 1995/94 بنسبة زيادة قــدرها 141.5% كما ارتفع وزن البضائع المنقولة من 7.4 مليون طــن فــى عــام 1982/81 إلى 12.2 مليون طن عام 1995/94 بنسبة زيادة قدرها 6.9. هذا بالنسبة للنقل البرى، أما بالنسبة للنقل البحرى والموانئ فلقد حققت هيئة ميناء الإسكندرية فائضا قدره 62.3 مليون جنيه كما حقق ميناء الدخلية فائضا نهائياً قدره 8 مليون جنيه. بينما حققت هيئة موانئ البحر الأحمر فائضا قدره 42.5 مليون جنيه فى عام 1995/94 ولم نعد نسمع عن غرامات التأخير التى كانت تتحملها الدولة والتى بلغت فى أحد السنوات 30 مليون دولار، وتغير الوضع وأصبحت الموانى تحصل على كسب للوقت وقد بلغ 1.2 مليــون دولار فــى عام 1994.

وبالنسبة للنقل الجوى فقد تم تطوير خدمات النقل الجــوى بــصورة واضحة حيث بلغ أسطول مصر للطيران ما يقرب من 42 طــائرة، وتعمــل الشركة فى حوالى 85 دولة، هذا فضلا عن التطويرات التى تمت فى مجــال المطارات وزيادة طاقتها الاستيعابية .. وغير ذلــك. وقــد انعكــست هــذه التطورات فى تحقق فائض قدره 67.8 مليون جنيه لدى شركة مصر للطيران فى عام 1999.

ويوضح الشكل التالى شكل رقــم (6-1) الــصورة العامــة للهيكــل التنظيمى لقطاع النقل فى الاقتصاد المصرى.

شكل (6-1) هيكل قطاع النقل المصرى:



4/6 دور قطاع النقل فى الاقتصاد المصرى:

يمكن التعرف على دور القطاعات الاقتصادية المختلفة فى الاقتصاد القومى من خلال التعرف على مقدار مساهمتها فى الناتج المحلى الإجمالى، ونصيبها من الاستثمارات الكلية. ومن خلال هذين المتغيرين سوف نسعى إلى التعرف على دور قطاع النقل والمواصلات فى الاقتصاد القومى، وذلك من خلال التعرف على ترتيب القطاعات الاقتصادية المختلفة فى هيكل الاقتصاد القومى.

1/4/6 حصة القطاع فى الناتج المحلى الإجمالى GDP:

يمكن معرفة نصيب قطاع النقل ومساهمته فى الـ GDP من خلال بيانات الجدول التالى حيث يعرض لنا الجدول تطور الأهمية النسبية للناتج المحلى الإجمالى موزعة حسب القطاعات الاقتصادية خلال الفترة 1992/91-1996/95 ومنها نجد أن مساهمة قطاع النقل والمواصلات فى الناتج المحلى الإجمالى قد تراوحت بين 6.7% (كحد أدنى)، و 6.8% (كحد أعلى) خلال تلك الفترة بمتوسط قدره 6.7%. ولذلك يحتل قطاع النقل والمواصلات المرتبة السابعة بين القطاعات الاقتصادية ككل، والمرتبة الثانية بين قطاعات الخدمات الإنتاجية من حيث مساهمته فى الناتج المحلى الإجمالى وهذا يؤكد الدور المهم لقطاع النقل فى الاقتصاد المصرى.

2/4/6 حصة القطاع فى إجمالى الاستثمارات القومية:

ويمكن أيضا معرفة نصيب القطاع فى إجمالى الاستثمارات الكلية من خلال استعراض البيانات الإجمالية الخاصة بجملة الاستثمارات الكليـة فـى القطاعات الاقتصادية خلال الفترة 1996/1982، ومنــه نلاحــظ أن حجــم الاستثمارات المنفذة فى قطاع النقل والمواصلات قــد ارتفــع مــن حــوالى 11 مليار جنيه خلال فترة الخطة الخمسية 1987/82 إلى حوالى 20.5 مليار جنيه وبالتالى يأتى قطاع النقل والمواصلات فى المرتبة الثانية بعــد قطـــاع الصناعة والتعدين بين قطاعات الاقتصاد القومى من حيث الاستثمارات المنفذة خلال هذه الفترة (1992/82). وخلال الفترة التالية 1996/62 لــم يختلــف الوضع عنه فى الفترة السابقة، إذا يأتى قطاع النقل والمواصلات أيــضا فـــى المرتبة الثانية خلال هذه الفترة (1996/92) بين قطاعات الاقتصاد القومى من حيث الاستثمارات المنفذة، لا يسبقه سوى قطاع الصناعة والتعدين فى المرتبة الأولى، وإذا نظرنا إلى الفترة 1996/82 نجد قطاع النقل هو القطاع الثـــانى بين قطاعات الاقتصاد القومى من حيث الاستثمارات المنفذة بأهميــة نــسبية 17.3%، ويأتى ترتيبه الأول على قطاعات البنيــة الأساســية وهــذا يؤكــد المساهمة الكبيرة لقطاع النقل فى جملة الاستثمارات القومية.

3/4/6 حصة قطاع النقل فى الإنتاج المحلى:

يمكن معرفة ذلك من خلال بيانات الجدول التالى جدول رقــم (6-1) حيث يعرض لنا الجدول مدى تطور الإنتاج المحلى الإجمالى ومساهمة قطاع النقل والمواصلات خلال فترة الثمانينيات (1982/81-1988/87).

جدول رقم (6-1)

تطور الإنتاج الكلى ومساهمة قطاع النقل والمواصلات

(81/1982-87/1988) بالمليون جنيه بالأسعار الجارية

القطاع	82/81		84/83		86/85		88/87	
	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%
قطاع النقل والمواصلات والتخزين وقناة السويس	2525.6	7.2	3149	7	4631.4	7.2	5140.2	7.1
إجمالى الناتج المحلى	35178.3	100	45009.8	100	646305.5	100	72917.7	100

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء: الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

وإذا نظرنا إلى تطور حجم الإنتاج فى فترة الثمانينيات نجد أن نصيب قطاع النقل والمواصلات ظل ثابتاً تقريبا خلال هذه الفترة وظل فى حدود 7% من إجمالى الإنتاج لجميع القطاعات. كذلك من الجدير بالملاحظة أنه فى خلال هذه الفترة قد تضاعف حجم إنتاج قطاع النقل والمواصلات تقريبا حيث زاد من 2525.6 مليون جنيه عام 82/81 ليصل إلى 5140.2 مليون جنيه عام 88/87 أى بزيادة قدرها أكثر قليلاً من 100%.

أما التسعينيات فقد شهدت تطوراً فى مساهمة قطاع النقل والمواصلات فى الإنتاج الكلى وذلك كما يتضح من بيانات الجدول التالى جدول رقم (6-2).

جدول رقم (6-2)

تطور حجم الإنتاج ومساهمة قطاع النقل والموصلات 91/92-95/1996

بالأسعار الثابتة لعام 91/1992 بالمليون جنيه

القطاع	92/91		93/92		94/93		95/94		96/95	
	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%
قطاع النقل والمواصلات والتخزين	13058	6.1	13520	6.1	13858	6.1	14602	6.1	15359	6.1
قنــــــاة السويس	6251	3	5964	2.7	5939	2.6	5682	2.4	57.93	2.3
إجمـــــالى قطاع النقل	19279	9.1	19484	8.8	19797	8.7	20284	8.5	31152	8.4
إجمالى عام جميــــــع القطاعات	216088.7	100	221577.3	100	229418	100	240293	100	252185	100

المصدر: بيانات وزارة التخطيط، 1998.

لذلك من بيانات الجدول السابق نلاحظ أن فترة التسعينيات تميزت بزيادة نسبة مشاركة قطاع النقل والمواصلات فى الإنتاج الإجمالى حيث وصلت إلى 9.1% عام 92/91 ثم انخفضت قليلا لتصل إلى ما يقرب من 8.5% عام 96/95. وقد بلغ حجم النمو فى إجمالى الإنتاج لقطاع النقل والمواصلات ما يقرب من 10% فى حين بلغ النمو فى الإنتاج لجميع القطاعات ما يقرب من 17%.

4/4/6 تطور نصيب قطاع النقل فى إجمالى الأجور:

فى الثمانينيات نلاحظ أن هناك ثباتاً فى نسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى إجمالى الأجور، وهذا ما يتضح لنا من بيانات الجدول التالى رقم (6-3):

جدول رقم (6-3)

تطور الأجور فى قطاع النقل (80/81-89-1990)

	81/80	82/81	83/82	84/83	85/84	86/85	87/86	88/87	89/88	90/89
1- الأجور : بالأسعار الجارية والمليون جنيه)										
قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس	287 8	434.9	×	×	637.0	679.9	1056	1242	1457	1709
إجمالى القطاعات الخدمية	3848.6	4816.5	×	×	5959.0	6465.8	9718	11804	13464	15492
إجمالى القطاعات السلعية	2252.2	2632 6	×	×	7420 3	8090.0	6661	7813	8989	10328
الإجمالى العام	6100.8	8449.1	×	×	13379.3	14555.8	16379	19617	22453	25820
2-نسبةالزيادة السنوية فى الأجور										
قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس	-	-	×	×	-	%9.6	%51.3	%17.6	%17.3	%17.3
إجمالى القطاعات الخدمية	-	-	×	×	-	%8.5	%50.3	%21.5	%14.1	%15.1
إجمالى القطاعات السلعية	-	-	×	×	-	%9.0	%17.7	%17.3	%15.1	%14.9
الإجمالى العام	-	-	×	×	-	%8.8	%12.5	%19.8	%14.5	%15.0
3- نسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى أجور										
إجمالى القطاعات الخدمية	%7.5	%9.0	×	×	%10.7	%10.7	%10.9	%10.5	%10.8	%11.0
الإجمالى العام	%4.7	%5 8	×	×	%4.8	%4.7	%6.4	%6.3	%6.5	%6.60

بيانات غير متوفرة

صدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، كتاب الإحصاء السنوى، سنوات مختلفة.

حيث تشير بيانات الجدول إلى ثبات نسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى إجمالى الأجور بصفة عامة، حيث تراوحت هذه النسبة بين 4.7%، و5.8% خلال النصف الأول من الثمانينيات وتراوحت بين 6.3%، و6.6% خلال النصف الثانى من الثمانينيات. إن هذا الثبات النسبى فى نسبة أجور القطاع إلى الإجمالى العام للأجور يقابله أيضا ثبات نسبى فى نسبة أجور القطاع إلى إجمالى أجور القطاعات الخدمية وتوضح لنا مراجعة نسب الزيادة السنوية فى أجور كل من قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس، والقطاعات الخدمية، الإجمالى العام، أن نسبة الزيادة فى أجور القطاع المعنى تزيد عن مثيلتها فى إجمالى القطاعات الخدمية وإن كانت تقل عن مثيلتها فيما يتعلق بالإجمالى العام للأجور.

كما تميل نسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى إجمالى القطاعات الخدمية إلى الثابت، وذلك خلال عقد التسعينيات، بينما تميل نسبتها إلى الإجمالى العام للأجور إلى الانخفاض. أما نسبة الزيادة السنوية فى أجور القطاع فإنها بصفة عامة أقل من مثيلاتها فيما يتعلق بإجمالى أجور القطاعات الخدمية والإجمالى العام للأجور.

5/4/6 مساهمة قطاع النقل فى التشغيل ومواجهة مشكلة البطالة فى مصر:

يسهم هذا القطاع مساهمة فعالة فى مواجهة مشكلة البطالة وزيادة معدلات التشغيل حيث يعرض لنا جدول (6-4) تطور حجم العمالة فى قطاع النقل والمواصلات ونسبتها إلى إجمالى العمالة فى القطاعات الخدمية والإجمالى العام للعمالة فى الاقتصاد القومى.

جدول رقم (6-4)

تطور العمالة فى قطاع النقل والقطاعات الأخرى

(1987/86-1983/282)

السنة	إجمالى عمالة القطاعات بالألف	إجمالى عمالة القطاعات الخدمية بالألف	إجمالى عمالة قطاع النقل بالألف	% من إجمالى القطاعات
83/82	12269.6	5656.2	461.1	3.76
84/83	12876.8	6085.9	470.3	3.65
85/84	11720.00	522.2	558.0	4.76
86/85	11980.6	5321.9	574.4	4.79
87/86	12255.5	5403.7	545.8	4.45

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء: الكتاب الإحصائى السنوى، أعداد متفرقة.

يلاحظ أنه فى فترة الثمانينيات مثلت عمالة النقل فى المتوسط 4.28% من إجمالى عمالة القطاعات المختلفة للاقتصاد القومى وقد تلاحظ فى هذه الفترة وجود زيادة سنوية طفيفة فى حجم عمالة القطاع. كما نجد أنه فى عام 83/82 بلغت عمالة القطاع 3.76% من إجمالى العمالة المشتغلة فى القطاعات الأخرى وتزايدت هذه النسبة لتصل إلى 4.45% فى عام 87/86 أى بمعدل تغير مقداره 18.37% مقارنة بعام 83/82. ويعتبر معدل هذا التغير أقل بنسبة طفيفة من معدل التغير من إجمالى قطاع الخدمات ككل (23.93%) وذلك خلال الفترة (83/82-1987/86)، ونجد أيضا أن عمالة قطاع النقل والمواصلات مثلت فى المتوسط 9.49% من إجمالى عمالة قطاع الخدمات. وقد تراجعت هذه الزيادة الطفيفة فى عمالة قطاع النقل والمواصلات إلى النمو الطبيعى فى حجم العمالة السنوية، بالإضافة إلى توسع قطاع النقل فى أنشطته المختلفة خلال هذه الفترة هذه الزيادة فى حجم عمالة قطاع النقل والمواصلات استمرت خلال السنوات التالية كما يوضحه الجدول رقم (6-5)،

والذى يعرض تطور العمالة فى قطاع النقــل والمواصـــلات خــلال فتـــرة التسعينيات ونسبتها إلى عمالة القطاعات الخدمية والإجمالى العام للعمالة.

جدول رقم (6-5)

تطور العمالة 90/1991-97/1998

السنة	إجمالى عمالة القطاعات بالألف	إجمالى عمالة القطاعات الخدمية بالألف	إجمالى عمالة قطاع النقل بالألف	% من إجمالى القطاعات
91/90	13376	6189	476	3.54
92/91	13742	6410	501	3.65
93/92	14011	6445	638	4.55
94/93	14436	6670	665	4061
95/94	14879	6911	690	4.64
96/95	15340	7169	714	4.65

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء: الكتاب الإحصائى السنوى، أعداد مختلفة

حيث توضح لنا بيانات الجدول السابق اســتمرار الزيـــادة الطفيفـــة السنوية فى حجم عمالة القطاع الخاص فى التسعينيات ولكن بلغت نسبة التغير فى حجم العمالة 50.95% فى عـــام 96/95 مقارنـــة بعـــام 91/90. وبلـــغ المتوسط السنوى لحجم العمالة 4.27% من إجمالى عمالة قطاعـــات الدولـــة المختلفة خلال الفترة (90/91-96/95). كما نلاحظ أيضا خلال هذه الفترة أن متوسط نسبة حجم عمالة قطاع النقل والمواصلات هى 9.21% وهى تقريبـــا نفس النسبة فى خلال فترة الثمانينيات مما يشير إلى عـــدم زيـــادة النـــصيب النسبى لعمالة قطاع النقل تقريبا خلال هاتين الحقبتين، وهذا يدل على حفـــاظ قطاع النقل على حجم العمالة الخاص به تمشيا مع سياسة الدولة فى التشغيل.

ونلاحظ أيضا من التحليل السابق ثبات نسبة حجم عمالة قطاع النقـــل خلال الثمانينيات والتسعينيات، حيث بلغت العمالة فى المتوســـط 4.3% مـــن إجمالى عمالة القطاعات المختلفة.

6/4/6 تطور الإنفاق العائلى على قطاع النقل فى مصر:

أما بالنسبة لمساهمة قطاع النقل فى جملة الإنفاق العائلى فإن الجدول التالى رقم (6-6) يوضح ذلك حيث يعرض لنا الجدول تطور نسبة الإنفاق العائلى على خدمات النقل والمواصلات خلال الفترة 91-1992-97/1998 وذلك على النحو التالى:

جدول رقم (6-6)

الاتفاق العائلى على قطاع النقل

السنة	إجمالى عمالة القطاعات بالألف	إجمالى عمالة القطاعات الخدمية بالألف	إجمالى عمالة قطاع النقل بالألف
92/91	4633.2	101000.0	4.6
93/92	4801.5	104250.0	4.6
94/93	4974.4	107810.0	4.6
95/94	5247.1	112012.5	4.7
96/95	5530.1	116493.0	4.7
97/96	5862.2	121408.7	4.8
1998/97	* 12017.0	* 200340.0	5.9

* الإنفاق العائلى بأسعار عام 1997/96، وباقى بيانات الإنفاق بأسعار 1992/91.

المصدر: بيانات وزارة التخطيط، 1998.

يلاحظ من بيانات الجدول السابق أن نسبة الإنفاق على خدمات النقل والمواصلات قد تراوحت بين 4.6% كحد أدنى و 5.9% كحد أقصى خلال الفترة المذكورة وأن نسب الإنفاق على خدمات النقل والمواصلات تأخذ شكل الثبات تقريبا خلال الفترة المحددة.

5/6 قطاع النقل وعلاقته بالمشروعات القومية الكبرى:

لقد تنامت فى الأونة الأخيرة فكرة الخروج من الوادى الضيق إلى رحاب وآفاق أرحب وأوسع وذلك لمقابلة الزيادة المضطردة فى السكان. ومن ثم تبنت الدولة عدد من المشروعات العملاقة مثل مشروعات توشكى ومشروع شرق التفريعة ومشاريع تنمية سيناء. وهذه المشروعات أفرزت واقعيا تحديات كبيرة بالنسبة للنقل حيث أنه من الضرورى ربط هذه المناطق والمشاريع بغيرها من المدن بشبكة من الطرق ووسائل النقل الأخرى مثل خطوط السكك الحديدية وخطوط الطيران وغيرها.

ولقد ساعد ذلك على خلق فرص كبيرة للتشغيل نتيجة لزيادة حجم الطلب على خدمات النقل، الأمر الذى يشجع القطاع الخاص على اكتساب هذه الفرص والدخول فى جانب العرض مقدما. على سبيل المثال الطرق ذات الرسوم عن طريق مشاريع الـ Boot وكذلك فرص أخرى للمهتمين بالاستثمار فى النقل عن طريق تقديم خدمات نقل سياحية أو غيرها فى صورة شركات صغيرة للأتوبيس مثلاً أو حتى دخول الأفراد بتقديم خدمة التاكسى. هذا بالإضافة لتزايد فرص إنشاء شركات للنقل الجوى الداخلى وتحسين فرص استغلال النقل النهرى داخل مصر.

ومن ناحية أخرى أفرز هذا الاحتياج ضرورة سن السياسات والقواعد Policies & Regulations من جانب الدولة وذلك لوضع إطار عام للخدمات الجديدة وحجمها ونوعياتها ومدى الأمان Safety المقدم من جانب مشغل هذه الخدمات. ومما لا شك فيه أن ذلك يدخل فى إطار الدور الحكومى المتمثل فى وزارة النقل والجهات المختصة بذلك مثل هيئة الطرق والكبارى، وهيئات النقل الجوى والهيئة العامة للنقل النهرى وغير ذلك من الجهات المرتبطة بقطاع النقل.

6/6 الخبرة الدولية فى قطاع النقل وسياساته:

يلاحظ أنه فى أواخر الستينيات وبداية السبعينيات كان يعتبر التدخل الحكومى والإعانات بمثابة الطريقة المثلى لتخصيص الاستثمارات فى قطاع النقل، وكان هذا هو الوضع السائد فى معظم دول أوروبا بما فيها فرنسا التى كانت تأخذ بأسلوب التخطيط التأشيرى، ومن ثم كانت بنية النقل ووسائله تملك وتدار عن طريق الحكومات سواء كانت حكومات مركزية أو حكومات محلية.

ولقد كانت الفلسفة من وراء هذا النمط من الملكية هى أن ترك سوق النقل حرة سوف يترتب عليها زيادة تكثيف العرض (زيادة عدد المركبات) والذى ينتج عنه انخفاض نسب مشغولية المقاعد فى خدمة سفر الركاب وانخفاض معامل التحميل فى خدمة نقل البضائع، وبالتالى زيادة تكاليف التشغيل (متوسط تكلفة الراكب/كم أو بالطن/كم). كذلك فإن الفقراء الذين لا يمتلكون الدخول الكفاية يتضررون من ازدياد الأسعار مع زيادة الدخول للآخرين، ومن هنا كانت هناك ضرورة لتدخل الحكومات لتنظيم وتشغيل وسائل النقل.

وفى عام 1971 أثبتت دراسات النقل ومنها دراسة (Kahn 1971) أن التدخل الحكومى فى قطاع النقل ترتب عليه كساد الإدارة وخمولها، وكذلك انتشار الاستغلال الاحتكارى، وزاد حجم الاستثمارات غير المبررة اقتصادياً وانخفضت الرغبة فى الاحتكار نتيجة عدم المنافسة. وقد ترتب على ذلك أن حققت السكك الحديدية خسائر فادحة فى معظم دول العالم، وكذلك الحال فى مجال النقل البرى على الطرق والنقل الجوى أيضا.

ولقد أدركت الحكومات هذه المواقف وبدأت فى تخفيف القيـود علـى قطاع النقل وإفساح مجال أكبر للقطاع الخاص سواء بالسماح له بتملك وسائل النقل أو إعطائه حقوق امتياز بشروط معينة لبناء شـبكات طـرق وتـشغيل قطارات السكك الحديدية وإنشاء المطارات وقد بدا ذلك بالفعل منذ منتـصف السبعينيات وأوائل الثمانينيات.

ومن هذه الدول إنجلترا، حيث قامت الحكومة الإنجليزية بإعادة تنظيم قطاع النقل وتخفيف القيود الحكومية عليه من أجل تـوفير التمويـل الـلازم لتحسين خدمات النقل البرى وخاصة النقل بالسكك الحديديـة. فقـد أعطـت الحكومة حقوق امتياز لشركات النقل لتشغيل القطارات بين المناطق المختلفـة داخل المملكة المتحدة فى ظل شروط معينة للتشغيل تلتزم بها هذه الـشركات. فى حين تمتلك الحكومة الخطوط الحديدية وتلتزم بصيانتها وتجهيزها بصورة مناسبة للتشغيل، وهذا يمثل النموذج اليابانى تماماً فى تشغيل السكك الحديديـة والتى تحقق فوائض مالية كبيرة. وقد قامت شركات القطاع الخاص بالتوسـع فى استخدام تكنولوجيا الأمان المعتمد على تكنولوجيا المعلومات كنـوع مـن تحسين مستوى الخدمة داخل القطارات وعربات المترو. وقد ترتب على ذلك تحسن جودة خدمات النقل بالسكك الحديدية وبدأت فى منافسة النقل البرى على الطرق والنقل الجوى بين المدن داخل بريطانيا. أما فى النقل البـرى علـى الطرق فقد قامت الهيئات العامة للطرق بإسناد عمليات البناء والتشغيل للقطاع الخاص مقابل قيامه بتحصيل رسوم للمرور على الشبكة. وقد ترتب على ذلك تحسن أداء الشبكة وتوفير أموال معقولة لدى ميزانيات الحكومات المركزيـة والحكومات المحلية.

وفى فرنسا تم وضع قيود إدارية على وصول السيارات الخاصة إلى داخل المدن المزدحمة مثل باريس وليون ومارسيل ..إلخ من أجل الحد من مشاكل الاختناقات فى أوقات الذروة وتشجيع الناس على استخدام وسائل النقل العام. وهذا يتطلب تبنى برنامج طموح لتحسين جودة خدمات النقل العام من ناحية معدلات التقاطر وزيادة السرعات وتحسين بنية النقل العام من شبكات طرق وأساليب الرقابة، وقد سمحت الحكومة للقطاع الخاص بالقيام بالكثير من هذه المهام. وقد شجع ذلك بالفعل على استخدام وسائل النقل الجماعى mass Transport بصورة كبيرة فى فرنسا. ناهيك عن القوانين التى وضعتها الحكومة كقيود على ساعات القيادة وإجراء اختبارات دورية للسائقين للتأكد من مدى تركز نسبة الكحول فى دمائهم ومن ثم مدى السماح لهم بالقيادة من عدمه، وينطبق هذا الوضع الآن على كل دول الاتحاد الأوروبى. وقد ترتب على هذا النوع من التنظيم تغيير وسائل التشغيل والهياكل التنظيمية لمنظمات أعمال النقل فى معظم دول العالم كإنجلترا وفرنسا وبلجيكا واليابان وحتى دول شرق آسيا مثل سنغافورة وغيرها من الدول.

7/6 التحديات المستقبلية التى تواجه قطاع النقل فى مصر فى ظل التطورات العالمية لبيئة أعمال النقل:

تدور التحديات المستقبلية التى تواجه قطاع النقل فى ظاهرة الاندماج بين شركات السياحة وشركات النقل بل وقيام شركات السياحة بامتلاك أسطول النقل الخاص بها، وظاهرة تحول شركات النقل ذات الطبيعة الاحتكارية، مثل السكك الحديدية وشركات إنشاء الطرق، نحو القطاع الخاص، وازدياد حجم الضغوط من منظمات البيئة على شركات النقل، وكذلك مشروعات النقل الدولية مثل مشروع النقل البرى عبر محور طريق الحرير الدولى.

حيث تشير دراسات النقل إلى أنه إذا لم تقم الحكومات باتخاذ تـدابير من شأنها الحد من مسببات التلوث وتقديم خدمات نقل نظيفة، فـإن متوسـط حرارة الجو سيرتفع 3 درجات مئوية فى نهاية القـرن الواحـد والعـشرين وسيرتفع مستوى البحر 65 سنتيمتراً. وعندما ترتفع درجات الحرارة فإن ذلك يؤدى إلى تغيير تدفق الهواء، وتحدث تغيرات مناخية تؤثر على كافة نـواحى الحياة الزراعية والتصحر، وتأثر مصادر المياه والطاقة.

وللحد من الآثار السيئة لهذه الظاهرة البيئية فإن ذلك يقتضى إتباع الآتى:

1- يجب تصميم سياسات للنقل تصغ فى أولوياتها تقليل إنبعاثات غاز أكسيد الكربون وذلك بتشجيع استخدام الجازولين والزيت الخفيـف Gasoline and light oil.

2- يجب تشجيع التحول من استخدام الموتورات التى تعمـل بالـديزل إلـى استخدام تلك التى تعمل بالجازولين، وذلك لتخفـيض إنبعاثـات أكـسيد النيتروجين Nox ذات الأثر الضار على الجهاز التنفسى.

3- ضرورة وضع القوانين واللوائح التى تمنع العربات الخاصة من استخدام الوقود المحتوى على الرصاص، وتقديم الحوافز التى تشجع على استخدام الجازولين الخالى من الرصاص.

كما أن للنقل دوراً تكامليا هاما مع باقى عناصر استخدامات الأراضـى الأخرى، فالارتقاء بكفـاءة اسـتخدامات الأراضـى الـصناعية والـسياحية والزراعية والتعليمية .. إلخ، يرتبط بكفاءة قطاع النقل والعكس صحيح.

كذلك فإن الارتقاء بكفاءة النقل يساهم فى حل المشاكل البيئية ومشاكل استهلاك الطاقة. وللحد من ظاهرة دفء الأرض وترشيد استهلاك الطاقة، والحد من تلوث الهواء بالأكاسيد النيتروجينية وغيرها، فإن ذلك يتطلب تشجيع نظم النقل الصديقة للبيئة وذات الكفاءة العالية من ناحية استخدام الأراضى واستهلاك الطاقة، مثل استخدام وسائل النقل العام فى كل من جانبى سفر الركاب ونقل البضائع.

ففى جانب سفر الركاب يمكن استخدام التدابير الآتية لرفع كفاءة نقل الركاب:

1- ضرورة تشجيع استخدام السكك الحديدية فى عمليات السفر والنقل، وذلك من حيث أنها تتفوق على وسائل النقل البرى الأخرى من عدة وجوه: منها أنها أقلها استهلاكا للطاقة، بالإضافة إلى مزاياها البيئية الأخرى، وخاصة مع التحول فى تشغيل الخطوط بالديزل إلى الكهرباء.

2- لابد من تشجيع النقل بالأتوبيس ووسائل النقل الجماعية بصفة عامة.

3- حتمية تحسين الطرق ومسارات النقل لتسهيل السير بسرعات منتظمة.

4- يجب تشجيع الاستخدام المشترك للعربة الخاصة Cooperative usage of private cars.

أما فى جانب نقل البضائع فإنه يمكن الاعتماد على الترتيبات التالية لرفع كفاءة نقل البضائع:

1- ضرورة التحول من اللوريات الخاصة إلى لوريات الأعمال المشتركة Multi-busineess trucks.

2- حتمية تحسين كفاءة اللوريات المشتركة وكفاءة التحميل.

3- يجب تشجيع استخدام النقل المائى (النهرى والبحرى).

ولقد بدأت دول مثل إيران وتركمانستان بربط الخطوط البرية والسكك الحديدية (عبر خط مشهد مرخستاجان) بطريق الحرير الدولى. كما يجرى حالياً ربط خطوط السكك الحديدية بين تركيا وجيورجيا، إضافة إلى خطوط النقل البرى بين الصين وكازاخستان لتعظيم الاستفادة من حركة التجارة العالمية عبر الشبكة الدولية المشار إليها (طريق الحرير).

وحتى يتسنى لمصر مواجهة هذا التحدى فإن ذلك يتطلب مد الخطوط البرية والسكك الحديدية لتركيا ودول أسيا الوسطى، وأيضا دول الخليج تمهيداً لربطها بشبكة طريق الحرير البرى. هذا بالإضافة إلى ضرورة تقوية بنية شبكة النقل الداخلى (طرق، خطوط حديدية، مجارى مائية) للوفاء بمتطلبات النقل الدولى مثل نظم النقل بالحاويات ونظم اللوجستيات. وبذلك تصبح مصر مركزاً لتقديم خدمات التجارة البرية وتعظيم عوائد مصر من التجارة الدولية عبر هذا الطريق الدولى الهام.

8/6 محاور رفع كفاءة قطاع النقل المصرى:

يمكن تلخيص أهم تلك المحاور لرفع كفاءة قطاع النقل فى مصر فى المحاور التالية:

1- ضرورة الارتقاء بمستوى كفاءة الشبكات الحالية وتحقيق أقصى استفادة ممكنة لصالح عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية وبما يفى بالمتطلبات المحلية والإقليمية والدولية لضمان المنافسة فى ظل الاتفاقيات الدولية.

2- يجب التوسع فى شبكات النقل لتصل إلى مناطق العمران والتنمية الجديدة.

3- لابد من إحداث نوع من التكامل بين شبكات الطرق والمطارات والسكك الحديدية والموانى البحرية والنهرية لتنشيط حركة السياحة والتجارة والوفاء بمتطلبات إقامة مناطق اقتصادية جديدة وبما يمثل نوع من أنواع

حوافز جذب روؤس الأموال اللازمة لإقامة المشروعات الجديدة فى كافة المجالات.

4- يجب مواكبة التطورات الحديثة فى مجال نظم تشغيل النقل، مثل الأخذ بأسلوب النقل متعدد الوسائط وما يتطلبه ذلك من توفير محطات وخدمات تداول البضائع والحاويات داخل الموانى وخارجها، ورفع كفاءة شبكة الطرق لتصبح الشبكة من نوع الطرق السريعة المتوفرة فى معظم دول العالم وخاصة المتقدم منها High ways.

5- ضرورة أن يكون هناك تكامل بين خطط الأنشطة الاقتصادية وخطط التوسع فى أنشطة النقل تجنباً للاختناقات.

6- لابد من التنسيق بين الجهات المختلفة المسئولة عن أنشطة النقل مثل وزارة النقل، ووزارة السياحة، ووزارة الرى .. إلخ. حتى يمكن الارتقاء بخدمات النقل المائى الداخلى.

7- حتمية الاهتمام ببرامج الصيانة والتنسيق بين الجهات المسئولة عن مشروعات استخدامات الأراضى غير النقل والجهات المسئولة عن مشروعات النقل لتقليل معدلات الحوادث والآثار السلبية الأخرى المرتبطة بالتداخل بين مشروعات استخدامات الأراضى ومشروعات النقل المختلفة.

8- يجب اتخاذ التدابير الكفيلة للارتقاء بمستويات تشغيل شبكات النقل الداخلى والربط بينها وبين شبكات النقل الدولى مثل طريق الحرير الدولى. وكذلك للوفاء بمتطلبات النقل الدولى ونظمه مثل نظم النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط ونظم اللوجيستيات الخاص بالنقل الدولى بفروعه الثلاثة.

9/6 خاتمة:

اتضح لنا مما سبق، وعبر النقاط الفرعية لهذا الفصل مدى الأهميـــة الكبيرة لقطاع النقل ودورة فى رفع أداء القطاعات الاقتصادية الأخرى ســـواء السلعية أو الخدمية، ومن ثم دوره المهم والمحـــورى فـــى رفـــع كفـــاءة أداء الاقتصاد الوطنى ككل. وأن الأهمية سالفة الذكر لهذا القطاع الحيـــوى تحـــتم على متخذى القرار ضرورة وضع استراتيجية دقيقة وواضحة المعالم للنهوض بذلك القطاع وبالشكل الذى يتناسب مع مكانته بين القطاعات الأخرى داخـــل الاقتصاد الوطنى.

مراجع الفصل السادس

1- محمد إبراهيم عراقى وآخرون (2002)، قطاع النقل فى مصر: الماضى والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة.

2- الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائى السنوى، أعداد متفرقة، القاهرة.

3- وزارة التخطيط (1998)، بيانات عن قطاع النقل، القاهرة.

4- محمد إبراهيم عراقى (1998)، أداء النقل البرى والسياحى فى مصر وتحديات المستقبل، فى مؤتمر الاقتصاد العالمى الجديد وموقع مصرفية، مصطفى كامل السيد (محرر)، مركز بحوث الدول النامية، كلية الاقتصاد، جامعة القاهرة،.

5- William G., Ken M. (1989), Setting the market free, deregulation of the bus industry, journal of transport Economics and policy, Vol. XXIII, No. 1, London.

الفصل السابع

النقل الدولي البرى في الاقتصاد المصرى

الفصل السابع
النقل الدولى البرى فى الاقتصاد المصرى

1/7 مقدمة:

يعتبر النقل الدولى البرى حديث فى مصر، وإن كانت معظم خطوطه تعتبر قديمة، فقبل حرب 1967 كان يوجد خط سكة حديد يربط بين مصر وغزة كما كان هناك طريق برى يربط بين السعودية ومصر عن طريق العقبة والذى كان يخدم الرحلات الدينية إلى الجزيرة العربية هذا بالإضافة إلى خط السلوم ليبيا وغير ذلك من الخطوط البرية الدولية. ولكن بسبب ارتفاع نوالين وتذاكر السفر الخاصة بالنقل الجوى فقد تم تشغيل خطوط النقل البرى على الطرق بعد تطويرها وإمدادها ببنية وتسهيلات النقل المناسبة.

2/7 أهم خطوط النقل الدولى البرى المصرية:

1/2/7 الخط الأول: خط الساحل الغربى:

حيث يبلغ طول هذا الخط حوالى 7000 كم، منها 1436 كيلو متر طريق مزدوج. ويخدم هذا الطريق من القاهرة – الإسكندرية – مرسى مطروح – السلوم فى الأراضى المصرية، ومساعد – طبق – درنة – بنغازى – طرابلس فى الأراضى الليبية، وقابس – صفاقس – سوسة – تونس فى الأراضى التونسية، وعنابة – قسطنطينية – الجزائر – أغادير – العيون بالأراضى الجزائرية، ويمتد إلى مدينة فاس – مراكش بالمملكة المغربية، ثم يمر بالصحراء الغربية حتى نواكشوط فى الجمهورية الموريتانية.

2/2/7 الخط الثانى: خط الساحل الشرقى:

حيث يبدأ هذا الخط من القاهرة إلى الإسماعيلية ليعبر قناة السويس إلى القنطرة/ العريش إلى رفح فى الأراضى المصرية، وحيفا بفلسطين ثم بيروت بلبنان، واللاذقية – حلب – بسوريا. ويمتد إلى ديار بكر بتركيا.

3/2/7 الخط الثالث: القاهرة – نويبع – العقبة:

حيث يمر هذا الخط عبر القاهرة – السويس عابراً نفق الشهيد أحمد حمدى إلى مدينة نويبع بواسطة الطريقة الساحلى، الشط – أبو زنيمة – الطور – شرم الشيخ – رأس محمد – دهب – نويبع، أو بواسطة الشط – كاترين – سانت كترين – على المفارق الغربية لطريق كاترين إلى نويبع كما ترتبط نويبع بالعقبة بواسطة خط عبارات منتظمة لخدمة الطرق التى تربط دول المشرق العربى بدول المغرب العربى السابق ذكرها.

4/2/7 الخط الرابع: القاهرة – الجابون:

ويبدأ هذا المحور من مدينة القاهرة إلى صعيد مصر مارا بالجيزة – بنى سويف – المنيا – أسيوط – سوهاج – قنا – أسوان – وادى حلفا بالسودان – إلى أثيوبيا – كينيا – تنزانيا – بتسوانا.

ويلاحظ أن هذا الخط لا يعمل فى الوقت الراهن وأن كان يمكن أن يسهم فى ربط الدول الأفريقية التى يخدمها هذا الخط سياحيا واقتصادية نظراً لأهميته.

5/2/7 الخط الخامس:خط القاهرة – السعودية:

حيث من المتوقع أن يلعب هذا الخط دوراً كبيراً فى تنشيط حركة النقل البرى بين معظم بلدان الأقطار العربية وخلق بيئة موائية لتفعيل تحركات

التكامل الاقتصادى بين الدول العربية، وذلك بعد إنشاء جسر بحرى على خليج العقبة أمام جزيرة تيران حسب الاتفاق الموقع بين جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية فى هذا الشأن، وإن كان هذا الجسر لم يتم تنفيذه حتى الآن.

6/2/7 الخط السادس: خط سفاجا – ميناء ضباء بالسعودية:

وهذا المحور يربط بين القاهرة – سفاجا بالأراضى المصرية، ويتم الانتقال عبر البحر الأحمر من ميناء سفاجا إلى ميناء ضباء ثم الدخول إلى عمق الأراضى السعودية بعد ذلك عن طريق شبكة الطرق البرية المختلفة داخل المملكة.

وننتقل الآن إلى التعرف على حجم الحركة على محاور النقل الدولى من خلال تحليل بعض البيانات التى أمكن جمعها عن حالة شركة الدلتا للنقل والسياحة.

3/7 حجم النقل الدولى البرى فى الاقتصاد المصرى:

يمكن توضيح تطور حركة النقل البرى الدولى فى مصر من خلال البيانات التالية حيث يوضح الجدول التالى تطور الركاب والإيرادات وإنتاجية الركاب المنقولة على خطوط القاهرة – تل أبيب – القدس، وخط القاهرة – ليبيا، وخط القاهرة نويبع، خلال النصف الأول من عقد التسعينيات وذلك على النحو التالى.

جدول (7-1)

حجم حركة سفر الركاب على الخطوط الدولية

السنة	القاهرة – تل أبيب – القدس				القاهرة – ليبيا			
	عدد الركاب	الإيرادات بالألف جنيه	الرقم القياسى "ركاب"	إنتاجية الراكب بالجنيه	عدد الركاب	الإيرادات بالألف جنيه	الرقم القياسى "ركاب"	إنتاجية الراكب بالجنيه
1991/90	2630	42	100	16	10938	104	100	10
1992/91	2913	49	111	27	23239	176	212	8
1993/92	2489	73	95	29	25172	118	230	5
1994/93	2492	67	95	27	21947	102	201	5
1995/94	1925	84	73	44	205323	860	1877	4
1996/95	1492	83	57	56	217636	911	1989	4

المصدر: محمد إبراهيم عراقى، مرجع سبق ذكره.

حيث يتضح من الجدول السابق أن حجم وحركة الركاب على خط القاهرة – ليبيا يفوق بكثير خط القاهرة – تل أبيب – القدس. ويرجع انخفاض حركة القاهرة – القدس بالطبع إلى الظروف السياسية وعدم التنفيذ الكامل لاتفاقيات السلام من جانب إسرائيل.

4/7 التطورات العالمية فى مجال سياسات النقل البرى:

تتمثل التطورات العالمية فى مجال سياسات النقل البرى فى مجموعة التدابير وحزم السياسات التى تهدف إلى الاستخدام الأمثل لطاقات النقل المتاحة فى كل من جانبى بنية النقل والوحدات المتحركة ومن أهمها:

1- يجب التركيز المباشر على تكاليف تجهيز وإنشاء الطرق وتأثير ذلك على عنصر خلق القيمة لدى مستخدمى وسائل النقل، ومن ثم إمكانية إدارة مشاكل اختناقات المرور داخل المدن عن طريق مواجهة المستخدمين بالتكاليف المتسببين فيها. ويمكن ذلك من وضع نظام لرسوم المرور فى الشوارع والطرق وربما يتفق والمنافع النسبية التى يتحصل عليها المستخدمين، وقد تم ذلك بنجاح فى دول مثل هونج كونج، وسنغافورة، وبريطانيا، واستراليا ومدن الولايات المتحدة الأمريكية .. ألخ

2- ضرورة تشجيع عمليات التكامل بين النقل بالسكك الحديدية والنقل الجوى للحد من المنافسة الشرسة بينهما وتقليل خسائر السكك الحديدية، وكذلك إحداث نوع من التكامل بين النقل البرى على الطرق والنقل بالسكك الحديدية خاصة فيما يتعلق بنشاط نقل البضائع للمسافات الطويلة. حيث أن بعد التحسينات العديدة التى أدخلت على قطاع النقل البرى على الطرق فى مجال تحسن الظروف السطحية وتحسين ظروف الرقابة والأمن اشتعلت حدة المنافسة بين السكك الحديدية والنقل البرى على الطرق.

3- الاتجاه نحو التمويل الذاتى لإنشاء بنية النقل البرى على الطرق عن طريق رسوم المرور والتمويل بنظام Bot (build operate and transfer) وتشغيل خطوط السكك الحديدية بنظام حق الامتياز Franchising.

4- التكامل بين الأنشطة الصناعية ونشاط نقل البضائع فى سلسلة واحدة تسمى سلسلة اللوجستيات Logistics، بمعنى النظر إلى نشاط النقل كجزء من شبكات الإنتاج والتوزيع ويكون الهدف هو تعظيم مخرجات السلسلة بالتركيز على خفض تكاليف النقل.

5- التكامل بين وسائل النقل عند التعامل مع العميل، فعلى سبيل المثال يمكن للعميل أن يقوم برحلة ما يستخدم فيها السكك الحديدية والنقل البرى على الطريق، والنقل المائى، وربما النقل الجوى بتذكرة سفر واحد وفى مواجهة شركة واحدة للنقل.

6- الاهتمام بسياسات النقل النظيف والاهتمام بموضوعات البيئة للحفاظ عليها بصفة عامة وعدم تلويثها بوسائل النقل.

مراجع الفصل السابع

1- محمد إبراهيم عراقى وآخرون (2002)، قطاع النقل فى مصر: الماضى والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة.

2- محمد إبراهيم عراقى (1997)، النقل والتنمية السياحية فى مصر، كليـة السياحة، جامعة القاهرة، القاهرة.

الفصل الثامن

النقل الدولى البحرى فى الاقتصاد المصرى

الفصل الثامن

النقل الدولى البحرى فى الاقتصاد المصرى

1/8 مقدمة:

لقد عرفت مصر النقل البحرى منذ أقدم العصور حيث تشير الدراسات التاريخية إلى أن المصريين القدماء قد ارتادوا البحر الأحمر فى اتجاه الرياح الموسمية، وأن تجارتهم البحرية قد وصلت إلى ما كان يعرف ببلاد "بونت" وهى الصومال حاليا. وتشير الدراسات التاريخية أيضا إلى أن المصريين فى العصور التالية قد ارتادوا البحر المتوسط وكانت لهم تجارتهم مع بلدانه.

2/8 التطورات الأولية فى النقل الدولى البحرى المصرى:

أما فى العصر الحديث فيعود ازدهار صناعة النقل البحرى فى مضر إلى عهد الدولة الحديثة فى مصر والتى بناها محمد على، حيث تم إنشاء ترسانة الإسكندرية لبناء السفن، وحفرت قناة المحمودية (عام 1819) لتضع ميناء الإسكندرية فى هذا العصر المبكر على بداية طريق النقل متعدد الوسائط، وذلك بإضافة النقل النهرى إلى النقل البحرى فى مصر.

كما تم بعد ذلك إنشاء مصلحة الموانى والمنائر (عام 1831)، ثم منارة رأس التين (عام 1842). وفى عام 1853 افتتحت شبكة السكك الحديدية المصرية لتربط الإسكندرية بداخل البلاد، ولتضع ميناء الإسكندرية فعليا على طريق النقل متعدد الوسائط من خلال ربط النقل البحرى بشبكات النقل النهرى والبرى والسكك الحديدية للبلاد. ومع بداية القرن العشرين بدأت إنشاء شركات ملاحية مصرية تمتلك سفنا تجارية ترفع العلم المصرى، ومع زيادة حجم التجارة الخارجية المصرية زاد عدد هذه الشركات، وتنوعت السفن التى تمتلكها وكلها شركات مملوكة لأفراد (قطاع خاص).

ففى بداية الستينيات كان هناك عدد 5 شركات للنقــل البحــرى فــى مصر، يبلغ حجم أسطولها عدد 33 سفينة بإجمالى حمولة حوالى 225 ألــف طن منها 21 سفينة بضائع عامة بإجمالى حمولة حوالى 108 ألف طــن، 5 سفن ركاب بإجمالى حمولة حوالى 30 ألف طن، 7 ناقلات بترول بإجمــالى حمولة حوالى 87 ألف. وفى عام 1963 تم تأميم هذه الــشركات الخمــسة، وضمها فى شركة واحدة مملوكة للدولة تحت مــسمى "الــشركة المــصرية للملاحة البحرية" والتى استمرت فى العمل كمشغل وحيد منفرد حتــى بدايــة السبعينيات.

3/8 التطورات الحديثة فى النقل الدولى البحرى المصرى:

وفى أوائل السبعينيات أنشئت وزارة النقل البحرى بموجــب القــرار الجمهورى بقانون رقم 2400 لسنة 1971 بإعادة تنظيم الجهــاز الحكــومى للدولة. وفى عام 1973 تأسست شركة "فامكو" Famco للملاحــة البحريــة كشركة مشتركة بين مصر وسوريا وليبيا بهدف توفير خدمات النقل البحــرى للبلاد المؤسسة للشركة وغيرها من البلدان العربية.

وفى منتصف السبعينيات وتحديداً فى عــام 1974 تأســست شــركة الإسكندرية للسفن والملاحة البحرية كأول شركات القطاع الخاص فى قطــاع النقل البحرى منذ التأميم، أعقب هذا تأسيس شركة "عرب بان" للسفن، والتــى تعد ثانى شركات القطاع الخاص فى قطاع النقل البحرى فى مصر منذ التأميم فى النصف الأول من الستينيات. والجدول التالى يعرض لنا بيانــاً للــشركات العاملة فى مجال النقل البحرى، ونوعيات وأعداد السفن التــى تملكهــا فــى منتصف السبعينيات.

جدول رقم (8-1)

الأسطول البحرى المصرى

الشركة	بضائع		ركاب		ناقلات بترول		الإجمالى	
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
المصرية للملاحة	38	19960	4	14200	3	93000	45	306600
الإسكندرية للسفن	5	32000	1	0000	–	–	6	0000
عرف بان للسفن	6	24600	–	–	3	–	6	27600
الإجمالى	49	259200	5	0000	3	93000	57	0000

0000 بيان غير متوافر (الحمولة بالطن)

المصدر: محسوب من: Ministry of Transport, National Transport Study, op. cit., table 2-3, 1977

ومع بداية النصف الثانى من السبعينيات اتجهت سياسة الدولة إلى تدعيم الأسطول البحرى التجارى الوطنى وزيادة طاقته، وذلك بزيادة أعداد سفن الأسطول وزيادة حمولتها وتحديث السفن التى يمتلكها قطاع الدولة مع إتاحة الفرصة للقطاع الخاص لمزاولة أنشطة النقل البحرى. وقد لعبت الترسانات الوطنية فى كل من الإسكندرية وبورسعيد دوراً هاماً فى هذا الصدد، حيث قامت خلال فترة الثمانينيات ببناء 18 سفينة بإجمالى حمولة قدرها حوالى 212 ألف طن وذلك كما يتضح من بيانات الجدول التالى رقم (8-2) والجدول رقم (8-3).

جدول رقم (8-2) بيان بالسفن التى تم بناؤهاً فى

الترسانات المصرية 1991/82

م	الترسانة	اسم السفينة	نوع السفينة	تاريخ البناء	الحمولة (طن)
1	الإسكندرية	15 مايو	بضائع عامة	1982	8230
2		أبو رديس	متعددة الأغراض	1983	12800
3		أبو زنيمة	متعددة الأغراض	1983	12800
4		أبو عجيلة	متعددة الأغراض	1984	12800
5		دمياط	صب جاف	1985	38000
6		قنا	صب جاف	1986	38000
7		ابن الوليد	متعددة الأغراض	1988	12800
8		نويبع	دحرجة	1989	3130
9		القصير	دحرجة	1989	3130
10		المنوفية	متعددة الأغراض	1991	12800
11		الإسكندرية	متعددة الأغراض	1991	12800

جدول رقم (8-3)

تابع بيان بالسفن التى تم بناؤها فى الترسانات المصرية 1991/82

إجمالى عد السفن		11	إجمالى الحمولة		167290
12	بورسعيد	القنطرة	بضائع عامة	1983	6960
13		سيدى كرير	بضائع عامة	1984	6960
14		رأس محمد	دحرجة	1986	3130
15		شرم الشيخ	دحرجة	1987	3130
إجمالى عد السفن		4	إجمالى الحمولة		20180
الإجمالى العام		15 سفينة	إجمالى الحمولات		187470

ملحوظات: على الجدولين السابقين لم يشمل البيان عدد 3 سفن تم بناؤها فى ترســانة الإســكندرية عام 1981 هى: أحمس، إخناتون، تحتمس، وجميعها من نوعية البضائع العامة بحمولة موحــدة 8230 طــن لكل منها بإجمالى حمولة 24690 طن.

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، إنجازات قطاع النقل والمواصلات 1992/82، 1993.

4/8 الهيكل المؤسسى للنقل البحرى المصرى:

1- الوضع المؤسسى والملكية:

يشتمل قطاع النقل البحرى على كل أصحاب المصالح المرتبطة بالسفينة بدءا من بنائها إلى تشغيلها إلى الموانى ثم الخدمات البحرية. وكما هو الحال فى قطاعات صناعة النقل الأخرى ينقسم قطاع النقل البحرى إلى بنية أساسية (الموانئ) وتشمل (وحدات النقل والخدمات البحرية).

ففى بداية الستينيات من القرن الحالى (عقب صدور قوانين التأميم) كان قطاع النقل البحرى يدار بالكامل من خلال القطاع الحكومى (الدولة) سواء فى هذا البنية الأساسية أو التشغيل، حيث كانت الدولة تتولى مسئولية إدارة الموانئ (من خلال هيئات عامة)، بينما يتولى القطاع العام (المملوك للدولة أيضا) مسئولية التشغيل، وذلك من خلال الشركات المالكة للسفن وشركات الخدمات البحرية. ومع التحولات التى شهدها المجتمع المصرى والتى كانت بدايتها فى النصف الأول من السبعينيات مع تطبيق سياسات الانفتاح الاقتصادى، ثم إعادة الهيكلة الاقتصادية (الثمانينيات)، والخصخصة (بداية التسعينيات)، طرأ تحول على هياكل الملكية فى قطاع النقل البحرى تمثل فى تأسيس عدد من الشركات العربية المشتركة فى ظل قوانين تشجيع استثمار رأس المال العربى والأجنبى، إلا أن الوضع المؤسسى ظل باقيا على ما هو قبل ذلك.

ولكن فى عام 1998 حدث تغير على كل من التشغيل والبنية الأساسية فى قطاع النقل البحرى، وذلك فى إطار إتجاه الدولة نحـو زيـادة مـشاركة القطاع الخاص فى الاقتصاد القومى، تمثل هذا التغيير – فيما يتعلق بالتشغيل – فى صدور القانون رقم (1) لسنة 1998 فى شأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (12) لسنة 1964، والذى أجاز للأشخاص الطبيعية أو المعنوية مزاولـة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة الملاحيـة وتمـوين الـسفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغير ذلك من الأعمال المرتبطـة بالنقل البحرى. وفيما يتعلق بالبنية الأساسية فقد صدر القانون رقم (22) لسنة 1998 بإضافة مادة جديدة إلى القانون رقم (1) لسنة 1996 فى شأن الموانى التخصصية، أجازت منح التزامات المرافق العامة للمـستثمرين المـصريين وغيرهم أشخاصاً طبيعيين أو اعتباريين داخل وخارج البلاد.

ويتمثل الهيكل التنظيمى لقطاع النقل البحرى المصرى فى الآتى

1- وزارة النقل ويتبعها:

أ- مصلحة الموانئ والمنارات.

ب- الموانى التجارية وعددها 13 ميناء.

ج- الموانى التخصصية: وتشمل 30 ميناء موزعة على النحو التالى:

- الموانى التعدينية، وعددها 6 موانى.
- موانى البترول، وعددها 10 موانى.
- موانى الصيد، وعدد 9 موانى.
- الموانى السياحية، وعددها 5 موانى.

2- وزارة قطاع الأعمال، ويتبعها:

أ- الشركة القابضة للنقل البحرى، تشمل 12 شركة على النحو التالى:

- الشركة المصرية للملاحة البحرية.
- الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى.
- شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية.
- شركة آمون للتوكيلات الملاحية.
- شركة أبو سمبل وطيبة للتوكيلات الملاحية.
- شركة ترسانة الإسكندرية.
- الشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن.
- الشركة العامة للورش (الترسانة).
- الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية.
- الشركة العربية المتحدة للشحن والتفريغ .
- شركة المستودعات المصرية العامة.
- شركة الإسكندرية للتداول الحاويات.

ب- الشركة القابضة للنقل والتجارة، ويتبعها شركتين هما:

- شركة دمياط لتداول الحاويات.
- شركة بورسعيد لتداول الحاويات.

ج- جهات أخرى: وهى خمس جهات بيانها كالتالى:

- الأكاديمية البحرية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى.
- معهد تدريب الموانى.
- معهد التدريب الفنى البحرى.
- معهد تدريب الصيد.

أما فيما يتعلق بالملكية فإنه كما سبق القول فإن قطاع النقل البحـــرى منذ صدور قوانين التأميم فى النصف الأول من الستينيات كانت ملكيته بالكامل خاضعة للقطاع العام، إلا أنه بعد تطبيـــق سياســـات الانفتـــاح الاقتـــصادى والتحولات الهيكلية للاقتصاد المصرى التى أعقبت ذلك، سمح للقطاع الخاص بالاستثمار فى صناعة النقل البحرى ومزاولة أنشطته بدءا من ملكية الـــسفن وتسيير الخطوط الملاحية وحتى تقديم الخدمات البحرية. لذا فإن الملكية فـــى هذا القطاع تضم ثلاثة أشكال، وهى: ملكية الدولة (من خلال الشركات العامة) والملكية المشتركة (فى إطار القطاع الاستثمارى والمشترك)، ثم ملكية القطاع الخاص.

5/8 شبكة النقل الدولى البحرى المصرى:

يبلغ عدد الخطوط الملاحية التى تعمل عليها سفن الأسطول البحـــرى التجارى المصرى طبقاً لبيانات 1998 عدد 14 خطاً ملاحياً، والجدول التالى يعرض لنا بيانا لهذه الخطوط والدول التى يخدمها كل خط ملاحى منها:

جدول رقم (8-4)

الخطوط الملاحية للأسطول البحرى التجارى المصرى 1998

م	الخط الملاحى	الدول التى يخدمها
1	غرب أوروبا	ألمانيا، هولندا، بلجيكا، البرتغال
2	الشمال والبلطيق	بولندا، فنلندا، دنمارك، السويد، النرويج.
3	إنجلترا	المملكة المتحدة، إيرلندا.
4	أمريكا الشمالية وكندا	الولايات المتحدة الأمريكية، كندا.
5	الأدرياتيك	إيطاليا، سويسرا، البانيا، المجر، النمسا، يوغوسلافيا، تشيكوسلوفاكيا.
6	البحر المتوسط	اليونان، قبرص، تركيا، فرنسا، أسبانيا، سوريا، لبنان، الجزائر، تونس، المغرب.
7	الهند	الهند، باكستان، بنجلاديش، سريلانكا.
8	البحر الأحمر	السعودية، السودان، اليمن، الأردن، العراق.
9	البحر الأسود	روسيا، رومانيا، بلغاريا.
10	الخليج العربى	الكويت، الإمارات، قطر.
11	الشرق الأقصى	الصين، اليابان، هونج كونج، تايلاند، تايوان، سنغافورة، كوريا الشمالية، كوريا الجنوبية، ماليزيا، إندونيسيا، استراليا.
12	شرق أفريقيا	كينيا، أثيوبيا، تنزانيا، أوغندا، زامبيا.
13	غرب أفريقيا	الكاميرون، غانا، نيجيريا، السنغال، ساحل العاج.
14	أمريكا الجنوبية	البرازيل، كوريا، الأرجنتين، أورجواى، شيلى، بيرو.

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى(1998)، الدليل الإحصائى السنوى الجزء الأول، سبتمبر.

6/8 دور النقل الدولى البحرى فى نقل التجارة الخارجية المصرية:

من المعروف أن النقل البحرى مسئول عن نقل معظم التجارة الخارجية سواء فى مصر أو فى العالم. ولذلك فإنه لابد من التعرف على الأهمية النسبية للخطوط الملاحية التى تعمل عليها سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى. ويتحقق هذا من خلال التعرف على دور تلك الخطوط الملاحية فى حركة (أو تداول أو نقل) التجارة الخارجية المصرية. والجدول التالى جدول رقم (8-5) يعرض لنا حجم التجارة الخارجية المصرية عام 1997 (واردات وصادرات) موزعة طبقاً للخطوط الملاحية:

جدول رقم (8-5)

الأهمية النسبية للخطوط الملاحية فى نقل تجارة مصر الخارجية (1997)

الخطوط الملاحية	الواردات		الصادرات	
	بالألف طن	%	بالألف طن	%
غرب أوروبا	1006	3.9	157	9.7
المشال والبلطيق	1455	5.7	41	0.2
انجلترا	345	1.3	106	0.6
أمريكا الشمالية وكندا	5722	22.3	209	12.8
الأدرياتيك	946	3.7	1821	11.2
البحر المتوسط	2802	10.9	1931	11.8
الهند	199	0.8	492	3.0
البحر الأحمر	861	3.4	483	2.9
البحر الأسود	4118	16.0	678	4.2
الخليج العربى	104	0.4	232	1.4
الشرق الأقصى واستراليا	3809	14.8	1892	11.6
شرق أفريقيا	73	0.3	4	0.02
غرب أفريقيا	5	0.02	3	0.01
أمريكا الجنوبية	3412	13.3	68	0.4
دول أخرى	822	3.2	4902	30.0
الإجمالى	25676	100	16327	100

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى (1998) الدليل الإحصائى السنوى – الجزء الأول، سبتمبر.

حيث يتضح لنا من بيانات الجدول السابق أن الغالبية العظمى من الواردات المصرية المنقولة بحراً تأتى من أمريكا الشمالية، حيث مثلت نسبة الواردات المنقولة على الخط الملاحى أمريكا الشمالية وكندا حوالى 22.3% من إجمالى حجم الواردات المصرية المنقولة بحراً فى عام 1997، ومن ثم يأتى الخط الملاحى أمريكا الشمالية وكندا فى مقدمة الخطوط الملاحية التى تعمل عليها سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى من حيث الأهمية النسبية، يليه فى ذلك الخط الملاحى البحر الأسود بنسبة 16%، ثم الخط الملاحى الشرق الأقصى واستراليا بنسبة 14.8%. ولعل تفسير هذا يتضح لنا بالنظر إلى الهيكل السلعى للواردات المصرية المنقولة بحراً فى عام 1997 والذى يعرضه لنا الجدول التالى رقم (8-6).

جدول رقم (8-6)

الهيكل السلعي للواردات المصرية موزعاً حسب الخطوط الملاحية (1997)

الخط الملاحى	مجمدات	دقيق	فوسفات وأسمدة	أسمنت	بنزين وغاز	قمح وذرة	أخشاب	فحم حجرى وكوك	زيوت نباتية	نوعيات بضائع أخرى	الإجمالى
غرب أوروبا	51	9-	918	12	-	-	16	50	7	852	1006
الشمال	5	-	1	16	-	-	508	190	-	725	1455
البلطيق	37	-	3	-	-	-	-	41	-	264	345
انجلترا	14	1	1	1	-	3711	53	943	113	885	5722
أمريكا الشمالية	-	24	23	18	29	19	12	-	100	721	946
الأدرياتيك	9.5	45	-	706	41	796	9	-	31	1164.5	2802
البحر المتوسط	-	-	2	-	14	-	-	-	-	180	196
الهند	-	-	18	-	160	-	-	-	-	683	861
البحر الأحمر	-	-	6	1433	32	3	336	-	92	2216	4118
البحر الأسود	-	-	-	21	-	-	-	-	-	83	104
الخليج العربي	-	-	284	40	-	1836	40	272	342	995	3809
الشرق الأقصى	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73	73
شرق أفريقيا	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	5
غرب أفريقيا	-	-	-	-	-	1102	13	-	70	227	3412
أمريكا الجنوبية	3.5	-	82	-	29	13	4	144	-	546.5	822
دول أخرى											
الإجمالى	120	70	438	2247	305	4780	1002	1640	755	11619	25676

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى (1998) الدليل الإحصائى السنوى – الجزء الأول، سبتمبر.

حيث يتضح لنا من الجدول السابق أن واردات الحبوب (والتى تشمل القمح والذرة) قد مثلت نسبة عالية من بين نوعيات سلع الواردات المـــصرية فى عام 1997، إذا بلغت حوالى 7.5 مليون جنيه بنسبة حـــوالى 29% مـــن إجمالى الواردات المصرية، جاء معظمها من أمريكا الـــشمالية (حـــوالى 7.3 مليون طن، بنسبة 49.6% من إجمالى واردات الحبـــوب)، يليهـــا اســـتراليا (حوالى 1.8 مليون طن، بنسبة 24.5% من إجمالى واردات الحبوب). أمـــا بالنسبة للصادرات، وكما هو الحال بالنسبة للواردات، فقـــد اســـتحوذ الخـــط الملاحى أمريكا الشمالية وكندا على أعلى نسبة من بين الخطـــوط الملاحيـــة (12.8%) يليه الخط الملاحى البحر المتوسط بنسبة 11.8%، ثم خط الشرق الأقصى واستراليا بنسبة 11.6%. وأيضا نجد تفسير هذا فى الهيكل الـــسلعى للصادرات المصرية المنقولة بحراً فى الجدول التالى (جدول رقم 8-7).

جدول رقم (8-7)

الهيكل السلعى للصادرات المصرية موزعاً حسب الخطوط الملاحية (1997)

الخط الملاحى	مجمدات	دقيق	فوسفات وأسمدة	أسمنت	بنزين وغاز	قمح وذرة	أخشاب	فحم حجرى وكوك	زيوت نباتية	نوعيات بضائع أخرى	الإجمالى
غرب أوروبا	-	-	-	4	75	1	2	28	28	1441	1576
المشال	-	-	-	-	1	-	-	-	-	40	41
البلطيق	-	-	-	11	65	1	-	6	-	23	106
انجلترا	-	145	1837	1	-	-	-	9	1	102	2095
أمريكا الشمالية	10	30	494	-	19	4	13	13	39	1199	1821
الأدرياتيك	125	7	377	3	64	19	8	14	32	1282	1931
البحر المتوسط	23	-	444	-	-	-	3	-	-	22	492
الهند	15	-	-	30	2	56	-	-	6	374	483
البحر الأحمر	-	81	314	46	2	7	-	2	-	226	678
البحر الأسود	5	-	-	14	4	6	-	-	1	202	222
الخليج العربى	14	-	129	5	-	-	9	-	15	1720	1892
الشرق الأقصى	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3	4
شرق أفريقيا	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
غرب أفريقيا	2	-	-	-	-	-	-	-	-	66	68
أمريكا الجنوبية	9	7	2553	10	1	10	7	12	6	2287	4902
دول أخرى											
الإجمالى	203	270	6148	125	223	104	42	84	128	8965	16327

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى (1998) الدليل الإحصائى السنوى – الجزء الأول، سبتمبر.

7/8 حجم وطاقة أسطول النقل البحرى المصرى:

حيث يتكون الأسطول البحرى التجارى للدولة من مجموع السفن التى ترفع علم الدولة على اختلاف نوعياتها وأحجامها. والجدول التالى يعرض لنا تطور أعداد السفن وطاقة الأسطول البحرى التجارى المصرى خلال الفترة 1986/85-1997/96 وذلك على النحو التالى:

جدول رقم (8-8)

تطور أعداد السفن وطاقة الأسطول البحرى التجارى المصرى

السنوات	السفن		طاقة الأسطول	
	عدد	الرقم القياسى	الطاقة (بالألف طن)	الرقم القياسى
1986/85	135	100	1300	100
1987/86	133	99	1271	98
1988/87	134	99	1340	103
1989/88	138	102	1401	108
1990/89	140	104	1399	108
1991/90	145	104	1448	111
1992/91	146	108	1427	110
1993/92	137	101	1433	110
1994-93	132	98	1560	120
1995/94	130	96	1610	124
1996/95	123	91	1667	128
1997/96	122	90	1967	151

* أعداد السفن تشمل السفن العاملة وغير العاملة.

المصدر: وزارة النقل البحرى (1998) ، بناء معلومات النقل البحرى.

حيث تبين لنا بيانات الجدول السابق أنه على الرغم من أن عدد سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى قد انخفض بين عامى 1986/85و 1987/86 من 135 إلى 134 سفينة، إلا أنه عاود الارتفاع بدءا من عام 1988/87 ليصل إلى 146 سفينة فى عام 1992/91، ثم عاود الانخفاض مرة أخرى ليصل إلى 137 سفينة فى عام 1993/92، ثم انخفض إلى 122 سفينة فى عام 1997/96.

ومن ناحية أخرى نجد أن الطاقة التحميلية للأسطول قد ارتفعت من 1300 ألف طن فى عام 1986/85 إلى 1967 ألف طن فى عام 1997/96 بنسبة زيادة قدرها 51.3% من سنة الأساس 1986/85. وكما هو الحال فى أعداد السفن توضح لنا بيانات الجدول أن الرقم القياسى لطاقة السفن قد انخفض فى بداية الفترة موضع الدراسة إلى 98% فى عام 1987/86، ثم أخذ فى التزايد التدريجى بعد ذلك حتى وصل إلى 111% فى عام 1991/90 إلا أنه تناقص إلى 11% خلال العامين 1992/91 و 1993/92، ثم عاود الارتفاع بشكل مستمر خلال الأعوام التالية حتى بلغ 151% فى العام الأخير فى الجدول.

أما عن توزيع سفن الأسطول حسب الحمولة ونوعية السفينة فإنه يمكن توضيحها من خلال بيانات الجدول التالى (8-9).

جدول رقم (8-9)

توزيع سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى العاملة

حسب الحمولة ونوعية السفينة 1997/96

الحمولة بألف طن	بضائع عامة ومتعددة الأغراض	صب جاف	ناقلات بترول	ركاب	إجمالى
أقل من 5	20	-	2	3	25
5-10	29	-	-	1	30
10-20	15	1	-	-	16
20-30	-	1	-	-	1
30-40	-	5	2	-	7
40-50	-	8	-	-	8
أكبر من 50	-	7	3	-	10
الإجمالى	64	22	7	4	97

المصدر: وزارة النقل البحرى (1998)، بنك معلومات النقل البحرى.

وفيما يتعلق بتوزيع سفن الأسطول حسب الملكية فيمكن توضيحها من خلال الجدول التالى (8-10).

جدول رقم (8-10)

توزيع سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى حسب الملكية 1982-1997

القطاعات	1983/82		1992/91		1997/96	
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
قطاع الأعمال العام	38	315	42	390	21	253
القطاع الاستثمارى	42	268	56	826	30	1016
القطاع الخاص	11	51	48	233	46	581
الإجمالى	91	634	146	1449	97	1850

* الحمولة بالألف طن. * بيانات 1983/82و 1992/91 تشمل السفن غير العاملة.

* بيانات 1997/96 تقتصر على السفن العاملة.

المصدر:

(1) بيانات 1983/82 و 1992/91 من: وزارة النقل والمواصلات، إنجازات قطاع النقل والمواصلات 1992/82، 1993، ص 96.

(2) بيانات 1997/96من: وزارة النقل البحرى، بنك معلومات النقل البحرى 1998.

حيث توضح لنا بيانات الجدول السابق انخفاض مساهمة كل من قطاع الدولة (قطاع الأعمال العام) والقطاع الاستثمارى فى ملكية سفن الأسطول البحرى التجارى بشكل مستمر خلال الفترة موضع الدراسة (1983/82-1997/96) على مستوى أعداد السفن، وإن اختلف هذا الاتجاه على مستوى الحمولات. فعلى مستوى أعداد السفن انخفضت ملكية قطاع الأعمال العام من 41.8% من حجم الأسطول فى عام 1983/82 إلى 21.6% فى عام 1997/96، وانخفضت ملكية القطاع الاستثمارى بين هاتين السنتين من 46.2% إلى 31%، وفى المقابل ارتفعت ملكية القطاع الخاص من 21% فى عام 1983/82 إلى 47.4% فى عام 1997/96. أما على مستوى الحمولات فقط، فقد انخفضت نسبة مساهمة قطاع الأعمال بشدة من 49.7% فى عام

1983/82 إلى 13.7% فى عام 1997/96. أما القطاع الاستثمارى فقد زادت نسبة مساهمته فى الحمولات من 42.3% إلى 54.9% بين عامى 1983/82 و 1997/96. مع الأخذ فى الاعتبار ما سبق الإشارة إليه من انخفاض ملكية القطاع الاستثمارى فى إعداد السفن. يمكننا أن نستنتج أن عمليات الإحلال فى الأسطول المملوك للقطاع الاستثمارى متجهة نحو السفن ذات الحمولات الكبيرة. أما القطاع الخاص فقد واكب نصيبه من الحمولات الاتجاه الذى اتخذه هذا القطاع فى ملكية السفن، حيث ارتفعت الحمولات من 8% فى عام 1983/82 إلى 31.4 فى عام 1997/96. ومن هنا نستنتج ارتفاع نصيب القطاع الخاص (بشقيه الاستثمارى المشترك والخاص) فى ملكية أسطول النقل البحرى المصرى.

وإذا نظرنا إلى الهيكل النوعى لأسطول النقل البحرى المصرى فإنه يتضح لنا من خلال الجدول التالى حيث يعرض لنا الجدول التالى رقم (8-11) توزيع للأسطول البحرى التجارى المصرى حسب أنواع وحمولات السفن، وذلك خلال الفترة 1991/90-1997/96. وتوضح لنا بيانات الجدول ما سبق أن رصدناه فى الفترة السابقة من أن عدد سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى فى تناقص مستمر من 145 سفينة فى عام 1991/90 إلى 122 سفينة فى عام 1997/96، وعلينا ملاحظة أن هذه الأرقام (أعداد السفن) تشمل كل من السفن العاملة والسفن غير العاملة. على أية حال فإن هذا الانخفاض فى عدد السفن صاحبة زيادة فى الطاقة التحميلية للأسطول. وما يهمنا الآن هنا هو رصد ملاحظة أساسية هى خلو الأسطول البحرى التجارى المصرى من أى سفينة تخصيص فى نقل الحاويات، فى الوقت الذى تزايد فيه الاتجاه العالمى نحو تحوية البضائع بالشكل الذى يمكن معه القول بأن النقل بالحاويات يمثل مستقبل النقل البحرى (نقل البضائع) على المستوى العالمى.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن تقرير حديث فى مؤرخ 1999/5/4 صدر عن مجلس الشورى فى دورة الانعقاد العادى التاسع عشر حول النقل البحرى فى مصر قد أشار إلى انضمام سفينة نقل حاويات متخصصة إلى الأسطول المصرى خلال عام 1998 حمولتها 17175 طن بطاقة نقل 1092 حاوية مكافئة، وتعد هذه السفينة هى أول سفن الحاويات فى شبكة النقل البحرى للبلاد.

جدول رقم (8-11)

الهيكل النوعى لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى

سنوات	بضائع عامة		صب جاف		ناقلات بترول		ركاب			إجمالى		
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	ركاب	عدد	حمولة	ركاب
91/90	111	665	15	576	10	192	9	15	4	145	1448	4
92/91	112	678	15	576	10	157	9	15	5	146	1426	5
93/92	109	672	15	576	6	172	7	13	6	137	1433	6
94/93	100	606	16	702	9	234	6	8	5	131	1550	5
95/94	97	611	16	702	10	284	7	11	6	130	1610	6
96/95	90	579	17	797	8	278	8	13	6	123	1667	6
97/96	82	554	23	1082	8	316	9	14	7	122	1967	7

* الحمولة بالألف طن ألف راكب.
* بيانات 1983/82و 1992/91 تشمل السفن غير العاملة.
* السفن العاملة وغير العاملة.

المصدر: وزارة النقل البحرى، مركز معلومات النقل البحرى 1998.

وإذا نظرنا إلى بيانات الجدول رقم (8-11) نلاحظ أنه خلال عقد التسعينيات (1991/90-96-1997) انخفض عدد سفن البضائع العامة والسفن متعددة الأغراض من 111 سفينة بحمولة 665 ألف طن فى عام 1991/90 إلى 82 سفينة بحمولة 554 ألف طن فى عام 1997/96، هذا يعنى أن الانخفاض كان على محورى العدد والحمولة. عكس هذا الاتجاه نجده فى حالة سفن الصب الجاف وناقلات الحبوب والتى زادت على محورى العدد والحمولة. أما ناقلات البترول فقد انخفض عددها من 10 ناقلات حمولة 192

ألف طن (1991/90) إلى 8 ناقلات بحمولة 316 ألف طن (1997/96)، هذا يعنى أن ناقلات البترول قد اتخذت اتجاها مخالفاً لاتجاه سفن البضائع العامة ومتعددة الأغراض والصب الجاف. أما سفن الركاب والعبارات فقد ظل عددها ثابتا (9سفن)، ولكن بالرغم من أن حمولاتها قد انخفضت بشكل طفيف (من 15 ألف طن إلى 14 ألف طن) إلا أن عدد الركاب قد زاد بما يقرب من 73% (من 4 إلى 7 آلاف راكب). ومرة أخرى قد يكون السبب فى ذلك راجعاً إلى عمليات الإحلال والتجديد.

كما نلاحظ أن الغالبية العظمى من سفن الأسطول البحرى المصرى تنتمى إلى نوعية البضائع العامة (67%)، الصب الجاف (19%)، ويمثل هذين النوعين معاً 86% من جملة الأسطول فى عام 1997/96 (وحوالى 87% فى عام 1991/90) بينما تبلغ نسبة ناقلات البترول وسفن الركاب 7% لكل منهما فى عام 1997/96 إن هذا التركيب النوعى لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى يمكن إرجاعه إلى هيكل التجارة الخارجية المصرية. فقد مثلت البضائع الصب بنوعيها صب جاف وصب سائل حوالى 46.9% من جملة الصادرات وحوالى 56.6% من إجمالي من جملة الواردات، بينما مثلت البضائع العامة 5.7% من جملة الصادرات وحوالى 10.3% من جملة الواردات. بعبارة أخرى فقد مثلت البضائع العامة والبضائع الصب حوالى 52.6% من جملة الصادرات، وحوالى 66.9% من جملة الواردات.

وإذا نظرنا إلى الهيكل العمرى لسفن الأسطول البحرى المصرى فمما لا شك فيه أن عمر الأسطول يعد واحد من أهم محددات التشغيل لأساطيل النقل، إذا أن الهيكل العمرى للأسطول مع مستوى وكفاية الصيانة يلعب دوراً هاماً فى توريد المتاح من الأسطول للتشغيل. وبصفة عامة يلاحظ ارتفاع متوسط أعمار سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى، ويعنى هذا انخفاض

عدد ونسبة السفن الحديثة فى الأسطول. يتضح ذلك من الجدول التالى الـــذى يعرض لنا التوزيع العمرى لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى العاملة وفقاً لنوعيات السفن فى عام 1997/96:

جدول رقم (8-12)

التوزيع العمرى لسفن الأسطول البحرى التجارى المصرى العاملة وفقا لنوعيات السفن 1997/96

أنواع السفن	أقلم من 5 سنوات	5-10س نوات	10-15 سنة	أكبر من 15 سنة	الإجمالى
بضائع عامة	-	3	10	51	64
صب جاف	6	-	12	4	22
ناقلات بترول	-	-	-	7	7
ركاب/عبارات	-	1	2	1	4
الإجمالى	6	4	24	63	97

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، الدليل الإحصائى السنوى – الجزء الأول.

حيث تبين لنا بيانات الجدول ارتفاع متوسط أعمار ســفن الأســطول المصرى العامل، فهناك 65% من وحداته أكب رمن 15 ســنة (63 ســفينة) وحوالى 85.7% أكبر من 10 سنوات (87 سفينة).

وإذا نظرنا إلى نوعيات السفن العاملة نلاحظ أن 79.7% من ســفن البضائع العاملة أكبر من 15 سنة، وأن حالى 727% من السفن صب جــاف أكبر من 10 سنوات. أما ناقلات البترول فهى أكبر مــن 15 ســنة (نــسبة 100%)، بينما 75% من سفن الركاب والعبارات أكبر من 10 سنوات. هــذا يعنى ببساطة أن السفن الحديثة (أقل من 10 سنوات) عددها قليل فى الأسطول المصرى بنسبة لا تتجاوز 10.3% مما يحتم ضــرورة الإحــلال والتجديــد المستمرين.

8/8 أنواع الموانى البحرية المصرية:

من المعروف أن الموانى تلعب دوراً محورياً كحلقة من حلقات الوصل بين النقل البحرى والنقل البرى، فهى بحكم طبيعتها نقطة التقاء البحر والبر. والموانى البحرية هى نوافذ الدولة على العالم الخارجي، ومن خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية. وقد شهدت العقود الثلاثة الأخيرة تطوراً كبيراً فى مفهوم ودور الموانى البحرية.

فقبل الستينيات من القرن الحالى، اقتصر فيها دور الموانى البحرية على كونها موقع لتلاقى وسائل النقل البحرى والبرى وشحن وتفريغ وتخزين البضائع. أما فى (السبعينيات) فقد اتخذ دور الموانى البحرية بعداً إضافياً كمركز صناعى، حيث امتدت الأنشطة التجارية والخدمية إلى مناطق الموانى مثل عمليات التغليف والتعبئة وغيرها. وفى أوائل الثمانينات، وزيادة استخدام الحاويات وظهور مفهوم النقل متعدد الوسائط تحولت الموانى إلى مراكز إنتاجية متكاملة، أو بعبارة أخرى مراكز لوجيستيات تقوم بالأنشطة التقليدية من أنشطة صناعية وتجارية. ويمكن تعريف الميناء البحرى بأنه تلك المساحة من الأرض التى تقع على الساحل وتجهز بالأرصفة والتجهيزات اللازمة لرسو السفن وتفريغ وشحن البضائع ونزول وركوب الركاب. وتنقسم الموانى إلى ثلاثة أنواع رئيسية هى:

1- موانى طبيعية، وهى تلك الموانى المحمية حماية طبيعية ولا تحتاج إلى منشآت صناعية.

2- موانى شبه طبيعية، وهى تلك الموانى التى يتوافر فيها نوعاً من الحماية الطبيعة يمكن زيادتها أو تحسينها بإضافة أعمال حماية صناعية أخرى.

3- موانى صناعية، وهى تلك الموانى التى يتم إنشاؤها وتجهيزها بما يشمله هذا من حماية مداخلها ومخارجها وإنشاء الأرصفة والأحواض والتجهيزات الأخرى.

كما يمكن تقسيم الموانى حسب استخدامها إلى ثلاثة أنواع:

1- موانى تجارية، وهى تلك الموانى المستخدمة فى تناول البضائع والخدمات المرتبطة بها.

2- موانى لجوء، وهى تلك المواقع البحرية والأماكن التى تنشأ خصيصاً كمكان لجوء آمن مؤقت للسفن فى حالة العواصف والأضواء البحرية.

3- موانى عسكرية، ويتم تجهيزها (بالإضافة إلى تجهيزات الموانى التجارية) بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.

أما الموانى التجارية فإنها تنقسم إلى نوعين هما:

1- موانى تجارية عامة، وتكون مجهزة لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية.

2- موانى تخصصية، وتكون مخصصة ومتخصصة فى خدمة نوعية معينة من البضائع، مثل الموانى التعدينية وموانى البترول والموانى السياحية.

أما الموانى البحرية المصرية فإنها تنقسم إلى النوعين التاليين:

1- الموانى التجارية وهى تشمل الموانى الرئيسية والفرعية الآتية:

أ- موانى تجارية رئيسية، وعددها 7 موانى، هى: الإسكندرية، الداخلية، دمياط، بورسعيد، السويس، الأدبية، سفاجا.

ب- موانى تجارية فرعية، وعددها 6 موانى، هى: نويبع، أبو قير، مرسى مطروح، الطور، العريش، شرم الشيخ.

2- الموانى التخصصية وهى تشمل أربعة أنوع فرعية بيانها كالتالى:

أ- الموانى التعدينية، وعددها 6 موانى، هـى: أو زنيمـة، القـصير، الحمراوين، أبو غصون، برنيس، رأس ملعب.

ب- موانى البترول، وعددها 10 مـوانى، هـى: رأس غـارب، وادى فيران، رأس شقير، رأس سدر، الميناء البحرى بمنطقة المعديـة، العلمـين، مرسى السادات ورأس هديب، أبورديس، خط أنابيب سوميد (قطـاع العـين السخنة)، خط أنابيب سوميد (قطاع سيدى كرير).

ج- موانى الصيد، وعددها 9 موانى، وهى: ميناء الصيد بالأنفوشـى، ميناء الصيد ببوغاز المعدية، ميناء الصيد ببورسعيد، عتاقة، الـسلوم، مينـاء الصيد بدمياط، رشيد، البردويل، البرلس.

د- موانى سياحية، وعددها 5 موانى، هى: الغردقة، الميناء الـشرقى بالإسكندرية، ميناء المنتزه، شرم الشيخ، مارينا العلمين.

أما عن تطور طاقة الموانى ونسبة الاستخدام بالنسبة للتجارة الخارجيـة فإنها تتضح لنا من خلال الجدول رقم (8-13) حيث يوضح الجدول التـالى تطور طاقة الموانى ونسبة استخدام تلك الطاقة كمؤشر على مدى كفاية طاقة الموانى فى مصر خلال الفترة 87/1988-91/1992 وذلـك علـى النحـو التالى:

جدول رقم (8-13)
تطور طاقة الموانى ونسبة الاستخدام

السنة	طاقة الموانى بالمليون طن	تجارة مصر الخارجية بالمليون طن	نسبة % الاستخدام
1988/87	40	70	175
1989/88	42	72	167
1990/89	43	72	167
1991/90	45	68	151
1992/91	47	60	128

المصدر: محمد إبراهيم عراقى، الطاقة الاستيعابية. مرجع سابق.

حيث يتبين لنا من الجدول أن نسبة الاستخدام تعدت الطاقة الإنتاجية المتاحة، فقد بلغت 175% فى عام 1988/78 كحد أقصى، و 128% كحد أدنى. كما يلاحظ أن هناك توسع فى طاقة الموانى وانخفاضاً فى حجم تجارة مصر الخارجية، وهو ما كان وراء انخفاض نسبة الاستخدام فى تطورها خلال الفترة 1988/778-1992/91، و 98.5% كحد أقصى خلال الفترة 1987/86-1997/96.

أما عن مساهمة الموانى المصرية فى حركة البضائع فيمكن توضيحها من خلال الجدول التالى رقم (8-14) الذى يعرض لنا النسبة المئوية لمساهمة كل ميناء فى حركة تداول البضائع خلال الفترة المشار إليها. واستقراء البيانات المعروضة فى الجدول يفصح عن أنه على الرغم من أن مساهمة ميناء الإسكندرية والدخيلة فى تداول البضائع قد انخفضت من حوالى 62% فى عام 1987 إلى حوالى 46.5% عام 1996، إلا أنه لازال يحظى بالمرتبة الأولى بين الموانى البحرية التجارية المصرية من حيث تداول البضائع. نفس هذا الاتجاه النزولى فى مساهمة الميناء فى حركة تداول البضائع نجده فى ميناء السويس وميناء سفاجا، حيث انخفضت نسبة مساهمة الأول فى حركة تداول البضائع من حوالى 17.8% عام 1987 إلى حوالى 12.5% عام 1996، وانخفضت نسبة مساهمة ميناء سفاجا من حوالى 5.9% عام 1987 إلى حوالى 4% عام 1996. وفى المقابل، وعكس هذا الاتجاه، تلاحظ اتجاها صعوديا فى مساهمة مينائى بورسعيد ودمياط فى حركة تداول البضائع، وإن كان هذا الاتجاه الصعودى أشد حدة ووضوحاً فى حالة ميناء دمياط، فقد ارتفعت مساهمة ميناء بورسعيد فى حركة تداول البضائع من حوالى 8.4% إلى حوالى 12.8% بين عامى 1987 و 1996، وفى المقابل زادت مساهمة ميناء دمياط من حوالى 5.8% إلى حوالى 24.2% خلال نفس الفترة.

يرجع هذا فى المقام الأول إلى خطة تطوير الموانى والتى بدأت مصر فى وضعها موضع التنفيذ بدءا من الثمانينيات، والتى فى إطارها حدث تطوير كبير فى جميع الموانى.

جدول رقم (8-14)

مساهمة الموانى البحرية فى حركة تداول البضائع 1987-1996

الموانى السنوات	الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا
1987	62.08	8.41	5.81	17.79	5.89
1988	60.02	7.75	7.68	18.59	5.93
1989	58.19	7.63	5.87	21.86	6.42
1990	59.64	8.39	8.01	18.42	5.53
1991	61.37	8.41	9.39	16.12	4.68
1992	52.77	10.32	16.40	15.44	5.05
1993	56.31	8.84	13.98	15.09	5.76
1994	52.44	11.80	19.01	11.72	5.01
1995	50.55	15.16	20.88	10.13	3.26
1996	46.46	12.79	24.19	12.49	4.05

9/8 العقبات التى تواجه شبكة النقل الدولى البحرى المصرى:

هناك نوعين من العقبات التى تواجه شبكة النقل البحرى المصرى، هما احترام المنافسة من ناحية، والتطورات الخاصة بإنشاء منظمة التجارة العالمية WTO من ناحية أخرى. ويمكن توضيحها على النحو التالى:

إن لمصر داخل منطقة الشرق الأوسط أهمية خاصة يفرضها موقعها الجغرافى كمعبر لحركة التجارية الدولية من السواحل الشرقية للولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا إلى جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى وبالعكس. ومن المسلم به أن المتغيرات السياسية تؤثر بشكل مباشر على المتغيرات والأوضاع الاقتصادية، بما فى ذلك شبكة النقل البحرى، ووضع الموانى المصرية.

حيث أدت الأوضاع السياسية غير المستقرة فى منطقة الخلــيج إلــى انخفاض الطلب على ميناء دبى والذى كان يعد واحد من أكبر مراكز تــداول الحاويات فى العالم (حوالى 4.5 مليون حاوية مكافئــة فــى عــام 1995). وصاحب هذا مساهمة إحدى كبريات شركات الملاحة العالمية فى تنمية ميناء صلاله بسلطنة عمان لإنشاء محطة حاويات عملاقة وتنمية الميناء فى مشروع تبلغ تكلفة مرحلته الأولى 600 مليون دولار أمريكى بهــدف جعلــه مينــاء محورياً. وعلى جانب أخر برزت أهمية ميناء عدن فى الطرف الجنوبى للبحر الأحمر بما يملكه من مميزات تتمثل فى المياه العميقة والحماية الطبيعية للميناء والموقع الاستراتيجى على المسارات الملاحية الدولية، لتضع الميناء فى قائمة المنافسة مع موانى البحر الأحمر والخليج العربى. وفى الطرف الشمالى للبحر الأحمر يسعى ميناء العقبة الأردنى إلى اكتساب موقع تنافسى وزيادة اســتقبال البضائع القادمة من الشرق الأقصى إلى المنطقة والى المناطق الأخرى.

ومن هنا نجد أن الموانى البحرية المصرية على البحر الأحمر، والتى مازالت فى طور النمو، تواجه منافسة حادة مع موانى الخليج العربى وعــدن والعقبة. هذه المنافسة تمتد لتشمل موانى البحر المتوسط أيضاً، فموانى وســط وشرق البحر المتوسط تستعر المنافسة بينها بهدف الحصول على نصيب مــن تداول الحاويات الماره بها.

حيث تشير الإحصاءات الحديثة إلى أن منطقة الشرق الأوسط تتداول حوالى 32% من حجم تداول حاويات الترانزيت على مستوى العالم فى عــام 1997. وتعتبر موانى وسط وشرق البحر المتوسط وبالتالى تمثل نقط جــذب للسفن العاملة على تلك الخطوط الملاحية، مثل تلك الموانى: بيروت، حيفــا، أشدود، أزمير، بيريه، لارناكا، ليماسول. وتجدر الإشارة هنا إلى أن إسرائيل قد أخذت فى تطوير موانيها على البحر المتوسط (حيفا، أشدود) بهدف اجتذاب

هدف أكبر من التجارة الدولية، وانعكست تلك الجهود فى زيادة عدد الحاويات المتداولة عبر ميناء حيفا إلى أزيد من 500 ألف حاوية عام 1997. ولـذلك لابد من بذل المزيد من الجهد المطلوب فى السنوات المقبلة لتطوير المـوانى المصرية فنياً وإدارياً حتى تستطيع أن تكتسب مكانة تنافسية بين موانى كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر وأن تواكب التطورات العالمية فى هذا الشأن.

وعلينا هنا ملاحظة أن هذا الجهد للتطوير لا يجب أن يقتـصر علـى هدف تلبية متطلبات التجارة الخارجية المصرية فحسب، بل يجب أن يكـون الهدف هو الحصول على قدر أكبر من حجم التجارة العابرة.

وفى دراسة قام بها مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى، هذه المدرسة الحديثة قامت ببحث الموقف التنافسي للموانى المصرية الأجنبية المنافسة فى المنطقة. وقد أوضحت تلك الدراسة أن الموقع الجغرافى المتميـز التى تحظى به مصر يجعلها معبراً وملتقى لمعظم الخطوط الملاحية بين الدول الأوروبية ودول جنوب شرق أسيا وأستراليا. وكذلك تمر خلالها معظم تجارة الشرق الأقصى والدول العربية والخليج العربى والبحر الأحمر وبالتالى فهى تقع فى طريق التجارة المنقولة بالحاويات وهى:

أ) شمال وغرب أوروبا – الشرق الأقصى واليابان (وبالعكس).

ب) شمال وغرب أوروبا – البحر الأحمر والخليج العربى وشرق أفريقيا (وبالعكس).

ج) شمال وغرب أوروبا – البحر الأبيض المتوسط (والعكس)ز

د) شرق الولايات المتحدة الأمريكية وكندا – البحر الأبـيض المتوسـط (والعكس).

هـ) أوروبا والبحر الأبيض المتوسط – استراليا (والعكس).

كما قامت الدراسة ببحث التسهيلات المتوفرة فى المــوانى المــصرية والموانى المنافسة لها فى كل من اليونان وقبرص وتركيا وإسرائيل ومالطــة، وهى كما يلى:

أ) ميناء بيريه (اليونان).

ب) مينائى لارناكا وليماسول (قبرص).

ج) ميناء مرسين (تركيا).

د) مينائى حيفا وأشدود (إسرائيل).

هـ) ميناء مرسى كلوك (مالطا).

وذلك من حيث أطوال الأرصفة والغاطس وعدد الأونــاش الجــسرية ومعدلات التداول وإمكانيات الساحات ومدى توافر نظام الحاسب الآلى فضلاً عن كفاءة النظم الإدارية والجمركية. وقد توصلت الدراســة إلــى مجموعــة من النتائج يمكن عرضها وتلخيصها من خلال الجدول التــالى جــدول رقــم (8-15).

جدول رقم (8-15)

مقارنة الموانى المصرية بالموانى المنافسة بشرق ووسط

البحر الأبيض المتوسط من حيث التسهيلات المتاحة

الموانى / التسهيلات الفنية	الموانى المصرية			اليونان	قبرص		تركيا	إسرائيل		مالطة
	إسكندري والدخيلة	دمياط	بورسعيد	بيريه	لارناكا	ليماسول	مرسين	أشدود	حيفا	فاليتا ومارسا كولوك
طول الأرصفة (بالمتر)	1740	1050	668	3000	866	1280	600	600	890	1550
الغاطسة (متر)	14	14.5	12.8	13-30	12	14-12	12	12	14	17-13.5
عدد أوناش الجانترى	4	6	3	9	3	12	7-5	4	6-4	8
معدات تداول الساحات	بما يخدم 4 جانترى	بما يخدم 4 جانترى	موجود	بما يخدم 9 جانترى	بما يخدم الجانترى	بما يخدم الجانترى	بما يخدم الجانترى	بما يخدم الجانترى	بما يخدم الجانترى	بما يخدم الجانترى
نظام حاسب آلى	موجود	تحت الدراسة	موجود	موجود	موجود	موجود	لا يوجد	لا يوجد	موجود	موجود
كفاءة النظام الإدارية	ممتاز	ممتاز	ممتاز	ممتاز	ممتاز	ممتاز	جيد جدا	ممتاز	ممتاز	ممتاز
كفاءة النظام الجمركية	ممتاز	ممتاز	ممتاز	ممتاز	ممتاز	ممتاز	جيد جدا	ممتاز	ممتاز	ممتاز
الموقف الجغرافى	جيد جدا	ممتاز	جيد جدا	جيد جدا	جيد جدا	جيد جدا	جيدة لشرق البحر الأبيض المتوسط وممتاز كجسر برى لإيران والعراق	ضعيف	ضعيف	ممتاز ومتوسط البحر الأبيض

المصدر: مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل، المجلد الثانى، مجرع سبق ذكره ص 134.

ومن خلال الجدول السابق يمكن استخلاص الملاحظات الآتية:

أ) يتفوق ميناء بيريه (اليونان) على جميع موانى المنطقة من حيث طول الأرصفة والغاطس (13-30 متر)، وكذلك النواحى الفنية اللازمة لتقديم خدمة جيدة إلا أن هناك بعض المشكلات تواجهه، حيث يزيد إقبال الخطوط الملاحية عليه، وبالتالى يتزايد العبء الإدارى والفنى على الميناء، بالإضافة إلى الأزمات المتكررة نتيجة اختلاف الفكر بين حكومة المحافظين ونقابات عمال الموانى مما يثير بعض الاضطرابات.

ب) تتفوق الموانى المصرية عن موانى قبرص فى الغاطس، وبالتالى يتيح لها هذا فرصة التعامل مع سفن الحاويات ذات الغاطس الأكبر 11-12 متر، حيث يصل غاطس ميناء الإسكندرية إلى 14 مترا، وميناء دمياط 14.5 مترا.

ج) من المتوقع أن تمثل موانى مالطة منافسا شديد للموانى المصرية نتيجة وجود تعاقدات بين مالطة وبين الشركات الملاحية.

د) يلاحظ تعرض ميناء مرسين (تركيا) إلى حالة من انخفاض الطلب، إذ أنه كان قائم على تجارة الحاويات المنقولة عبر الجسر البرى ومن تركيا إلى كل من العراق وإيران والكويت، وذلك بسبب التوترات فى المنطقة.

هـ) لقد أصبح ميناء ليماسول منافسا خطيراً للموانى المصرية نظراً للتطور الكبير فى الميناء من حيث الغاطس وعدد الأرصفة.

وهناك نوعاً أخر من المنافسة التى تواجه صناعة النقل البحرى فى مصر، ونعنى به المنافسة فى مجال إصلاح وبناء السفن. فعلى الرغم من أن صناعة بناء وإصلاح السفن فى مصر ترجع إلى بدايات القرن الماضى، عندما أنشأ محمد على دار الصناعة (ترسانة الإسكندرية)، وعلى الرغم من وجود عدة ترسانات بحرية فى كل من الإسكندرية، بورسعيد، السويس، إلا أنه

من الملاحظ أن الترسانات المصرية تواجه منافسة حادة سواء من ترسانات البحر المتوسط أو ترسانات الخليج العربى. قد يرجع هذا إلى محدودية الإمكانيات وضعف الإدارة، الأمر الذى يقتضى إعادة النظر فى أسلوب عمل وإدارة الترسانات البحرية المصرية فى ظل التغيرات العالمية الحالية حتى يمكن مواكبة تلك التطورات الحادثة.

2/8/8 جولة أورجواى للجات وإنشاء منظمة التجارة العالمية:

من المعروف أنه فى عام 1971 إنضمت مصر إلى اتفاقية الجات، وشاركت فى مفاوضات أرجواى والتوقيع على نتائجها عام 1994. وبعد موافقة مجلس الشعب صدر قرار جمهورى بانضمام مصر إلى عضوية منظمة التجارة العالمية، وأصبحت تلتزم بنصوص الاتفاقيات التجارية الدولية من حقوق وواجبات. وقد اسفرت مباحثات جولة أرجواى عن إدراج موضوع "تحرير التجارة الدولية فى مجال الخدمات" ولكن نظرا لاختلاف المصالح (خاصبة الأوروبية/ الأمريكية) لم يتم التوصل إلى اتفاق بشأن قطاع النقل البحرى، لذا فقد تقرر الاستمرار فى مناقشات تحرير قطاع النقل البحرى والتى استمرت فى جنيف من مايو 1994 حتى يونيو 1996.

ولقد انتهت مفاوضات جنيف إلى تعليق المباحثات فى مجال تحرير خدمات النقل البحرى إلى حين إعادة التفاوض الشامل فى قطاع الخدمات، على أن يكون الانتهاء من التفاوض على خدمات النقل البحرى قبل نهاية الجولة الأولى من المفاوضات والتى بدأت عام 2000.

وقد حددت مصر التزاماتها لتحرير النقل البحرى فى الآتى:

1- صناعة تشييد السفن.

2- إصلاح الحاويات.

وقد تعدلت تلك الالتزامات إلى:

1- إنشاء شركات مشتركة لتملك سفن الركاب والبضائع على ألا يزيد رأس المال الأجنبى عن 49% وبالتالى يمكنها رفع العلم المصرى وتتمتع بمزايا السفن المصرية، وأن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية أعضاء المجلس من المصريين. وأيضا 95% من الطاقم وأن تمثل أجورهم ومرتباتهم 90% من الأجور والمرتبات المدفوعة.

2- إنشاء شركات مشتركة للقيام بأعمال التطهير والتعميق بالموانى على ألا يزيد رأس المال الأجنبى عن 75% وأن يكون 25% من العمالة على الأقل وكذلك من مجلس الإدارة من المصريين.

ولكن موقف مصر الآن من تلك القضية (تحرير خدمات النقل البحرى) لابد أن يطرأ عليه نوعاً ما من التعديل، وذلك فى ضوء صدور القانون رقم (1) لسنة 1996 بشأن الموانى التخصصية، والتعديل الذى طرأ عليه بالقانون رقم (92) لسنة 1998 بشأن السماح للقطاع الخاص بإنشاء الموانى وإدارتها، وكذلك القانون رقم (1) لسنة 1998 والذى سمح للقطاع الخاص بالقيام بأنشطة خدمات النقل البحرى المختلفة.

ومن ناحية أخرى يجب علينا ملاحظة أن إلغاء نظام المؤتمرات الملاحية من شأنه فتح باب المنافسة بين أساطيل كل من الدول المتقدمة والدول النامية (ومنها مصر) وبالقطع فهى منافسة غير متكافئة، كما أن تطبيق مبدأ المعاملة القومية سوف يترتب عليها بلا شك انخفاض الطلب على السفن الوطنية للدول النامية (ومنها مصر). من هنا وجب العمل على تحسين ورفع

كفاءة الأسطول الوطنى بما فى ذلك النظر فى المشاركة الأجنبية للاستفادة من الخبرة والتكنولوجيا أو أى وسيلة أخرى من شأنها اكتساب الأسطول الوطنى لميزات تنافسية تمكنه من البقاء فى ضوء التطورات العالمية الخاصة بتحرير خدمات النقل البحرى.

مراجع الفصل الثامن

1- محمد إبراهيم عراقى وآخرون (2002) قطاع النقل فى مصر الماضى والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة.

2- Ministry of Transport (1977), National transport study, vol. 3.

3- مجلس الشورى (1999) التقرير النهائى للجنة الإنتاج الصناعى والطاقة.

4- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقـل البحـرى (1998)، الـدليل الإحصائى السنوى، الخبراء الأول، سبتمبر.

5- وزارة النقل (1998)، بنك معلومات النقل البحرى.

6- وزارة النقل والمواصلات (1993) إنجازات قطاع النقـل والمواصـلات خلال الفترة 82-1992.

7- محمد سليمان هدى (1983)، اقتصاديات النقل البحـرى، دار الجامعـة المصرية، الإسكندرية.

8- وزارة النقل (1973) بنك معلومات النقـل البحـرى، نـشرة المـوانى المصرية، يناير.

9- UNCTAD (1997) Review of Maritime transport, Geneva, June.

الفصل التاسع

الأسطول البحرى الدولى وإدارة الموانى

الفصل التاسع
الأسطول البحرى الدولى وإدارة الموانى

1/9 المقدمة:

سوف نعرض فى هذا الفصل من الكتاب للأسطول البحرى الدولى من حيث هيكله، المتوسط العمرى له، ملكيته .. إلخ، مع مقارنته بالأسطول البحرى المصرى وذلك لإمكانية استعادة النقل البحرى المصرى من الخبرات العالمية لا سيما فى مجال إدارة الموانى البحرية اختيار أفضل طرق للإدارة ذات الجودة العالمية ليتسنى بعد ذلك رفع كفاءة قطاع النقل البحرى المصرى بصفة عامة.

2/9 هيكل الأسطول البحرى الدولى:

جدول رقم (9-1)

هيكل الأسطول البحرى الدولى

السنة	ناقلات بترول	سفن صب/ بضاعة عامة	سفن/ نوعيات أخرى	الإجمالى
1989	248.40	231.40	166.90	646.70
1990	257.40	238.90	170.50	666.80
1991	264.20	244.00	179.10	684.30
1992	270.60	245.70	178.30	694.60
1993	270.60	245.7	178.30	694.60
1994	269.40	254.30	220.30	744.00
1995	265.80	259.80	241.50	767.10
1996	271.20	269.60	252.20	794.00

يتضح لنا من الجدول أن إجمالى حمولات الأسطول التجارى العالمى فى نهاية 1996 بلغت 794 مليون طن، ويمثل ذلك زيادة سنوية بنسبة 3% خلال الفترة من 1989 إلى 1996.

أما بالنسبة لنوعيات السفن فهى على النحو التالى:

- بلغت حمولات ناقلات البترول 271.20 مليون طن وتمثـل 34% مـن إجمالى حمولة الأسطول العالمى.
- وناقلات الصب الجاف والبضائع العامة 269.60 مليــون طــن وبنــسبة 34% من إجمالى حمولة الأسطول العالمى.
- بلغت حمولات السفن الأخرى 252.20 مليون طن وهى تمثل 32% من إجمالى حمولة الأسطول العالمى.

3/9 المتوسط العمرى للأسطول البحرى الدولى:

يتبين لنا ذلك من الجدول التالى الذى يوضح المتوسط العمرى لـسفن الأسطول الدولى عام 1996:

جدول رقم (9-2)

المتوسط العمرى للسفن

نوع السفن	المتوسط العمرى سنة
ناقلات بترول	14.88
الصب الجاف	14.56
البضاعة العامة	17.29
الحاويات	12.00
سفن نوعيات أخرى	15.32
المتوسط العام للأسطول العالمى	14.94

4/9 ملكية الأسطول التجارى العالمى:

يبين الجدول التالى توزيع وحدات الأسطول التجارى العالمى تبعا لبعض مجموعات الدول وذلك فى سنوات 1980، 1995، 1996 وذلك على النحو التالى:

جدول رقم (9-3)

ملكية الأسطول العالمى

بيان مجموعات الدول المالكة	1980 %	1995 %	1996 %
الدول المتقدمة اقتصاديا	51.3	27.8	26.8
دول التسجيل المفتوح	31.1	43.8	44.8
دول شرق ووسط أوروبا	5.50	4.5	3.8
الدول الاشتراكية الأسيوية	1.6	3.7	3.6
الدول النامية	10	18.7	19.5
الدول الأفريقية	1	0.9	0.9

5/9 مقارنة الأسطول البحرى المصرى بالأسطول البحرى الدولى:

جدول رقم (9-4)

الأسطول المصرى والأسطول العالمى

نوعية السفن	الأسطول العالمى	الأسطول المصرى			نسبة الحمولة إلى حمولة الأسطول العالمى %
	الحمولة 1996	عدد السفن	متوسط العمر	الحمولة	
ناقلات بترول	272	7	22.71	0.296	0.11
صب/ بضائع عامة	270	86	17.16	1.541	0.57
نوعيات أخرى	252	-	-	-	-
الإجمالى	794	93	17.41	1.837	0.23

من الجدول يتبين أن حمولة الأسطول التجارى المصرى تمثل أقل من ربع فى المائة من حمولة الأسطول التجارى العالمى لعام 1996، وذلك دون الأخذ فى الاعتبار العامل العمرى لمجموع سفن الأسطول التجارى المصرى.

وإذا نظرنا إلى ما يمكن استخلاصه من الجـدول الـسابق، نجـد أن الأسطول التجارى المصرى فى حالته الراهنة، لا يدعو إلى تفاؤل حقيقى فى قدرة هذا الأسطول على دخول القرن الحادى والعشرين، وذلك على الرغم من أنه خلال الفترة من عام 191 وحتى عام 1998، قامت الدولة بما عليها مـن التزامات نحو تطوير هذا الأسطول وزيادة وحداته وتنوع طاقته.

إن الحالة الفنية والعمرية المتدنية التى عليها الأسطول فـى الوقـت الحاضر تهدد مستقبله، خاصة فى ظل تطبيق متطلبات القواعد الدولية لـنظم السلامة التى بدأ العمل بها على سفن البضائع الصب الجاف والبترول وسـفن الركاب، ثم بدأ تطبيقها تدريجيا على سفن البضائع العامة بحد أقـصى عـام 2002. وسوف يترتب على ذلك خروج عدد كبير من هذه السفن المصرية من نطاق المنافسة فى السنوات القريبة القادمة، ومعنى هـذا تـضاؤل الفـرص المستقبلية أمام الأسطول التجارى المصرى فى مجال الملاحة العالميـة، بـل وفى مجال نقل التجارة الخارجية المصرية كذلك.

6/9 موقع الأسطول المصرى من بعض الأساطيل العربية:

فيما يلى بيان يوضح عدد سفن وحمولات ومتوسط العمر للأسـطول التجارى لبعض الدول العربية وموقع الأسطول المصرى منها:

جدول رقم (9-5)

الأسطول المصرى وبعض الأساطيل العربية

البلد	عدد السفن	الحمولة	متوسط العمر/ سنة
مصر	122	1.967	17.41
الكويت	46	3.941	15.60
السعودية	68	1.463	23
العراق	33	1.070	21.50
الإمارات	39	1.015	20.10
الجزائر	62	948	20.60
لبنان	52	287	29.50
المغرب	44	257	18.30

7/9 مستقبل الأسطول البحرى المصرى:

كما سبق وأن ذكرنا أن الأسطول التجارى المصرى بحالته الراهنة غير قادر فنيا ونوعيا وطاقة على مواجهة تحديات القرن الحادى والعشرين، نتيجة المتغيرات الدولية السريعة لتكنولوجيا صناعة السفن مع افتقار الأسطول التجارى المصرى إلى النوعيات الحديثة من سفن أعالى البحار فى الوقت الذى تتزايد فيه أعمار وحداته وتتدهور حالته الفنية.

وبالنسبة لقدرة الأسطول التجارى المصرى على نقل التجارة الخارجية المصرية فإنه وفقا لأنواع السفن يتبين ما يلى:

أ- وجود حمولات متاحة حالياً لنقل البضائع الصب، مع الأخذ فى الاعتبار سياسة الإحلال والتجديد.

ب- تقادم سفن الأسطول التجارى بالنسبة لسفن البضائع العامة (أكثر من خمسة عشر عاما).

ج- توافر قدرات محدودة جداً من سفن الدحرجة والسفن متعددة الأغراض.

د- عدم وجود سفن متخصصة فى نقل الحاويات.

هـ- تقادم ناقلات البترول (أكثر من 20 عاما)، مما يجعلها غير صالحة للعمل فى أعالى البحار.

و- تقادم معظم سفن الركاب التى ترفع العلم المصرى.

ومن هذا العرض السابق، يتعين ضرورة النظر بصورة جدية فى وضع استراتيجية شاملة لتشجيع الاستثمار فى قطاع تملك السفن البحرية بأنواعها المختلفة، وذلك بقصد تحقيق هدفين أساسيين هما.

1- زيادة ما يحققه تشغيل الأسطول البحرى من صادرات غير منظورة تساعد فى توازن ميزان المدفوعات للدولة.

2- أنه أخذاً فى الاعتبار الأوضاع السياسية التى تمر بها منطقة الشرق الأوسط، فإن وجود أسطول يرفع العلم المصرى تمتلكه شركات مصرية أمر يحتمه الأمن القومى المصرى.

يلاحظ أنه على الرغم من فتح الأبواب أمام القطاع الخاص المصرى فى مجال تملك السفن، وهو الأمر الذى يتمشى مع فلسفة السياسة الاقتصادية للدولة فى الوقت الحاضر من قيام القطاع الخاص بقيادة التنمية الشاملة فى مصر، فإن القدرة الاستثمارية للقطاع الخاص المصرى فى هذا المجال لم تضف إلى الأسطول التجارى جديداً.

فمنذ عام 1979 وحتى الآن أضاف القطاع الخاص إلى الأسطول التجارى عدد 46 سفينة مختلفة الأحجام إجمالى حمولاتها 581 ألف طن، وهذه السفن هى سفن بضاعة عامة وبعض ناقلات البترول تجاوزت جميعها العمر الافتراضى للتشغيل وأكثر من 90% من هذه السفن تجاوز عمرها 20

عاماً، أى أن مثل هذه النوعيات من السفن أصبحت فى حالة فنية لا تسمح لها بالاستمرار فى التشغيل.

كما أن سياسة الإحلال والتجديد التى يضعها القطاع الخاص لسفنه، إنما تكون بسفن مستعملة وبأعمار فى أغلبها تفوق الخمسة عشر عاما. أى أن الاعتماد على القطاع الخاص فقط فى تنمية الأسطول التجارى المصرى سياسة سوف تؤدى إلى تآكل الأسطول وتدنى حالة وحداته، خصوصا إذا أخذ فى الاعتبار التقدم الهائل فى صناعة بناء السفن من حيث الحمولة والسرعة والتقدم التكنولوجى فى التشغيل. فضلا عن القواعد الدولية للسلامة البحرية التى سوف تمنع فى المستقبل القريب تشغيل مثل هذه السفن القديمة التى يستخدمها القطاع الخاص.

والسبب فى ذلك هو أن الاستثمار فى مجال تملك السفن يعتبر من الأنشطة غير الجذابة لاستثمارات الأفراد، نظرا لضخامة الاستثمارات المطلوبة والتى لا يستطيع القطاع الخاص وحده النهوض بها، وذلك بسبب بطء استرداد رأس المال وخاصة فى ظل تقلبات سوق النقل البحرى والذى يتسم بدورات من عدم الاستقرار.

ولقد فطنت الدولة إلى هذه الحقيقية فى عام 1980، ووضعت استراتيجية لتنمية الأسطول التجارى بإنشاء شركات ملاحية مشتركة، يتكون رأسمالها من مساهمات شركات قطاع الأعمال العام فى النقل البحرى والبنوك المصرية والأفراد، على أن تقوم هذه الشركات ببناء السفن بنوعيات مختلفة وتمويل استثماراتها تمويلاً ذاتياً.

وقد أسفرت هذه السياسة عن قيام شركتين كبيرتين عامى 1981، 1982 الأولى برأسمال قدره 50 مليون دولار، والثانية برأسمال 90 مليون دولار، وتتملك هاتين الشركتين حاليا السفن التالية.

عدد	إجمالى الحمولة	النوع
16	836000	سفن ناقلات صب جاف
2	26000	سفينة متعددة الأغراض
2	2000 راكب	سفينة ركاب
20	862000 طن + 2000راكب	

وجميع سفن هاتين الشركتين تقل أعمارهما فى الوقت الحالى عن 15 سنة.

وهذه السفن هى التى تمثل الإضافة الحقيقية للأسطول التجارى المصرى إذا تبلغ طاقتها 56% من إجمالى طاقة سفن أسطول البضائع الجافة عام وصب و 80% من إجمالى حمولة الأسطول الوطنى من سفن الصب الجاف. كما بلغت استثمارات هاتين الشركتين حوالى 670 مليون دولار (أى ما يعادل 2300 مليون جنيه مصرى)،ويتم تمويل هذه الاستثمارات ذاتية بمعرفة الشركتين من فوائض التشغيل.

كما تضع كثير من الدول سياسات دعميه وحمائيه أو سياسات تشجيعية تتمثل فى تشريعات تيسيرية لملاك السفن أو صناعات بناء السفن بهدف تنمية الأساطيل التجارية الوطنية، ولا تزال هذه السياسات بصورة أو بأخرى قائمة بصرف النظر عن النظام الاقتصادى المطبق فى الدول المختلفة.

وتضع بعض الدول نوعا من الدعم غير المباشر لدفع سياسات التمويل الاستثمارى لهذه الصناعة كى يحقق عوائد نسبية معقولة، وذلك من خلال المؤسسات المالية المختلفة.

ومن أمثل السياسات التى تقدمها الدول المختلفة فى مجال تنمية أساطيلها البحرية نجد الآتى:

1- نقل نسبة من تجارة الدولة الخارجية بسفن الأسطول الوطنى والنص على ذلك فى الاتفاقيات التجارية التى تبرمها الدولة مع الدول الأخرى.

2- منح شركات الملاحة الوطنية قروضا ميسرة بفائدة منخفضة لبناء سفن جديدة حديثة لتطوير الأسطول الوطنى.

3- إعفاء شركات الملاحة الوطنية من كافة أنواع الضرائب وذلك خلال سنوات سداد قروض تمويل شراء السفن.

4- تيسير استيراد قطع الغيار اللازمة لسفن الأسطول الوطنى وإعفائها من الرسوم الجمركية.

5- فرض ضرائب على نوالين الواردات تخصص لدعم عمليات بناء الأسطول.

6- قيام بعض الدول بدعم الوقود لأساطيلها التجارية.

والجدول التالى يوضح أساليب الدعم الحكومى للأساطيل البحرية فى ثمانى وخمسين دولة معظمها دول نامية وذلك على النحو التالى:

جدول رقم (9-6) أساليب الدعم الحكومى للأساطيل البحرية

الدولة	معونات القروض	معونات التأمين البحرى	معونات البحث والتطوير	التجارة الساحلية الداخلية	ملكية الحكومة	[illegible]	القوات العسكرية والاحتياطية	معونات تصدير	معونات تخريد وبناء	اتفاقية ثنائية أو تجارية	احتياجات تفضيل البضائع	برامج تمويل	معونات إعادة هيكلة	إعفاءات [illegible]	إعفاءات تشغيل
كينيا	×	×		×							×				
جمهورية كوريا	×		×	×		×	×	×		×	×	×	×		×
الكويت					×					×	×				
مالطة		×			×		×							×	
المكسيك	×	×			×										
المغرب	×														
ميانمار															
هولندا	×														
نيوزيلندة															
نيجيريا	×														
النرويج	×														
باكستان															
بنما	×														
بيرو	×														
الفلبين															
بولندا	×														
البرتغال															
رومانيا	×														
سنغافورة															
جنوب أفريقيا															
أسبانيا	×														
سرى لانكا	×														
السويد															
سويسرا	×														
مقاطعة تايوان الصينية															
تايلاند															
تركيا															
المملكة المتحدة	×														
الولايات المتحدة	×														
أوروغواى															
فنزويلا															
الجزائر		×													
الأرجنتين	×	×													
استراليا															
جزر البهاما															
بنغلاديش		×													
بلجيكا	×		×												
البرازيل		×													

الدولة	معونات الإقراض	معونات التأمين البحري	معونات البحث والتطوير	التجارة الساحلية الداخلية	ملكية حكومية	رسوم جمركية المكوس والإعفاءات	الفوائد الضريبية والاستهلاكية	معونات تصدير	معونات تكهين وبناء	اتفاقية ثنائية أو تجارية	احتياجات تفضيل الشحن	برامج تمويل	معونات إعادة هيكلة	إعانات بناء	إعانات تشغيل
كندا			×												
شيلى															
كولومبيا		×													
كوت ديفوار	×	×													
قبرص	×														
الدانمارك	×		×												
اكوادور															
مصر	×														
فنلندة															
فرنسا	×														
ألمانيا	×														
اليونان	×														
هندوراس															
هنغاريا															
الهند	×	×													
اندونيسيا	×														
إسرائيل	×	×													
إيطاليا	×	×													
اليابان	×														

المصدر: United States Maritime Administration, Maritime Studies, 1993

8/9 تطور الموانى البحرية المصرية:

تعتبر الموانى البحرية بمثابة منافذ الدولة على العالم الخارجى يتم من خلالها التبادل التجارى الدولى من استيراد الاحتياجات إلى تصدير الإنتاج.

ولقد كانت الموانى البحرية ومازالت فى كثير من دول العالم هى تلك البقعة من الأرض عند الساحل مجهزة بالأرصفة والتجهيزات المختلفة اللازمة للسماح برسو السفن لشحن وتفريغ البضائع وصعود ونزول الركاب.

كما تطورت الموانى البحرية من مركز لحركة النقل فقط إلى مركـــز شامل متكامل الأنشطة خلال ثلاثة أجيال:

أ- الجيل الأول:

حتى الستينيات حيث كانت الموانى البحرية مجرد مواقع تجمع مشترك للبضائع، تلتقى عندها وسائل النقل البحرى والبرى، بمعنى أن دورها كان قاصراً على عمليات الشحن والتفريغ وتخزين البضائع.

ب- الجيل الثانى:

تميز بتفهم أوسع وأعمق لدور الموانى واتخاذ بعداً جديداً كمركز للنقل والصناعات التجارية الخدمية وامتداد الأنشطة داخل منطقة الميناء إلى المجالات التجارية والخدمات المرتبطة بها مثل عمليات التغليف والتعبئة والخدمات الصناعية وغيرها، وبالتالى امتدت رقعة الميناء إلى منطقة ظهر الميناء لتغطية تلك الاحتياجات.

ج- الجيل الثالث:

مع بداية عقد الثمانينات ظهر الجيل الثالث من الموانى متزامناً مع نمو حركة التجارة العالمية والاتجاه المتزايد فى استخدام الحاويات، وظهور مفاهيم النقل متعدد الوسائط لتلبية الاحتياجات المتزايدة لتجارة الدولي، ومن هنا تحولت الموانى إلى مراكز مواصلات متكاملة أو قواعد لوجستية للتجارة الدولية تقدم الخدمات التقليدية والخدمات الصناعية والتجارية والبيئية.

9/9 الموانى الجديدة من خلال المشروعات القومية الكبرى:

اهتماماً من جانب الدولة لما يمكن أن تكون عليه حركة التجارة العالمية فى القرن الحادى والعشرين، واستثمارا لموقع مصر الجغرافى الفريد فى امتداد سواحله بطول 2000 كم على كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر، ووجود أكبر شريان مائى عالمى يربط بين الشمال والجنوب والشرق والغرب وهو قناة السويس، فقد رأت الدولة فى نطاق تصديها لبناء المشروعات الكبرى الهادفة إلى التنمية الاقتصادية الشاملة فى مصر بالتخطيط

والتنفيذ لإنشاء منطقتى تجارة وصناعة كبيرتين فى كل من خليج السويس وشرق بورسعيد.

ويلاحظ أنه لا يمكن أن تقام مثل هذه المناطق الصناعية التجارية الضخمة بما قد تجذبه من صناعات تصديرية جديدة وتجارة عابرة، دون أن يكون هناك تخطيط لإنشاء موانى جديدة تخدم هذه المناطق الصناعية، على أن تكون هذه الموانى ليست قاصرة على خدمة المناطق الصناعية والتجارية فقط، ولكن تكون قادرة على جذب الكثير من السفن فى مجال خدمة التجارة العالمية العابرة.

ولذلك بدأ التفكير والتنفيذ فى بناء ميناء شرق بورسعيد وميناء شمال السخنة بخليج السويس.

وفيما يلى فكرة موجزة عن كل من هذين المشروعين:

1/9/9 ميناء شرق بورسعيد:

حيث يتكون المشروع من ميناء محورى على مساحة (22.5 كم2) ويتضمن إنشاء أرصفة بحرية بإجمالى أطوال 12 كم وكذلك إنشاء منطقة صناعية جنوب الميناء على مساحة حوالى (87.6كم2) لإقامة صناعة تصديرية.

والهدف الرئيسى من إنشاء الميناء هو خدمة المنطقة الصناعية وخدمة الزيادة المتوقعة فى حركة الصادر والوارد نتيجة نمو الاقتصاد المصرى وجذب أكبر حجم ممكن من تجارة الحويات الترانزيت. ومن المتوقع أيضا أنه مع نمو المنطقة الصناعية سيكون هناك ضرورة لإنشاء أرصفة لتداول البضائع العامة والصب الجاف والسائل.

وبجانب إنشاء الرصيف والمنطقة الصناعية سيتم إنشاء المرافق الرئيسية مثل شبكات الطرق والسكة الحديد عبر قناة السويس والاتصالات وشبكات المياه والصرف الصحى ومحطات توليد الكهرباء، كما يتم دراسة إنشاء نفق أسفل قناة السويس سيتم البت فى جداوه الاقتصادية على ضوء الدراسة التى تتم فى هذا الشأن.

وبالنسبة لإنشاء للميناء سوف تقوم الحكومة المصرية بتمويل إنشاء الأعمال البحرية وحواجز الأمواج والرصيف البحرى وتوصيل المرافق الرئيسية لميناء بينما تم طرح أعمال تجهيز محطة الحاويات وإدارتها للقطاع الخاص بنظام B.O.T (البناء والتشغيل ثم إعادة الملكية) وكان من المخطط أن يبدأ نشاط الميناء فى منتصف عام 2001.

أما عن المكونات الرئيسية للميناء المقترح فإنه يتكون من المراحل التالية:

المكونات الرئيسية لمشروع الميناء:

يتكون المشروع من:

1- المرحلة الأولى:

وتشمل جزئين:

الجزء الأول: - حاجز الأمواج - المدخل من قناة السويس

- دائرة الدوران - قناة الدخول

- القناة الداخلية للميناء . - رصيف بطول 1200 متر

الجزء الثانى: - امتداد الرصيف بطول 1200 متر ليصبح الطول الإجمالى للرصيف 2400 متر

2- المرحلة الثانية:

- وتشمل امتداد الأرصفة بأطوال تصل إلى 3.6 كم ليصبح إجمالى طول الأرصفة 6 كم.
- إنشاء الحوض الشمالى والحوض الجنوبى وطبقا للحاجة وبإجمالى أطوال 4.8 كم.

وقد صمم الميناء على أساس استقبال سفن على النحو الذى يوضحه الجدول التالى:

جدول (9-7)

سفن ميناء شرق التفريعة المتوقعة

نوع السفينة	الأبعاد بالمتر		
	الطول	العرض	الغاطس
1- أكبر سفن الحاويات الحالية والمستقبلية (9000 حاوية) مع قابلية التطوير لاستيعاب سفن أكبر حتى حموله 13000 حاوية	350	50	15
2- سفن البضائع الجافة والسائلة	270	42	15

2/9/9 ميناء شمال السخنة فى منطقة خليج السويس:

حيث تم تخصيص حوالى 22.3 كم مربع لإنشاء ميناء عميق شمال السخنة وتخصيص 233 كم مربع للمنطقة الاقتصادية الخاصة والمنطقة الصناعية المجاورة للميناء، حيث سيتميز هذا الميناء بأن يكون مكملا لخط الإنتاج للمنطقة الصناعية والمنطقة الاقتصادية الخاصة لاستقبال مكونات الإنتاج والمواد الخام للأغراض الصناعية وتصدير إنتاج هذه المناطق وتوفير مساحات لتخزين السيارات المستوردة والترانزيت وإنشاء مراكز لخدمة السفن وخدمات إصلاح السفن. وهذا ما يؤكد النظرية الحديثة للموانى فى أن تكون أحد وسائط النقل الأساسية وأحد حلقات سلسلة الإنتاج المرتبطة بالمراكز الاقتصادية والصناعية، ومن المخطط الانتهاء من أعمال إنشاء الميناء خلال فترة 15 شهرا من تاريخ الإسناد.

أما بالنسبة للميناء سوف تقوم الدولة بتمويل إنشاء قناة الدخول وحواجز الأمواج والأرصفة وتوصيل المرافق والشبكات الرئيسية للميناء، وعلى الجانب الأخر تقوم الدولة بدعوة المستثمرين للمشاركة فى إنشاء محطة للحاويات على جزء من الرصيف وتمويل التصميم والبناء والتشغيل ثم إعادة الملكية (نظام B.O.T) وذلك بإعطاء حق الامتياز.

أما عن المخطط العام للميناء فإنه يشمل إنشاء 4 أحواض منها حوضين بطول 750 م وعرض 350م لكل منهم وحوضين بطول 1000 متر وعرض 350 م لكل منهم، إنشاء قناة الدخول بطول 3650 م وعرض 500 م وعمق 17م إنشاء دائرة الدوران بنصف قطر 650م وكذلك إنشاء حواجز الأمواج، وتم تصميم الميناء لاستقبال سفن أبعادها 350 م طول، 50 م عرض، 15 م غاطس.

هذا وقد وضعت وزارة النقل خطة لتطوير الموانى التجارية الرئيسية لتصل بطاقاتها الاستيعابية عام 2017 إلى 169 رصيف و 101.6 مليون طن حجم بضاعة متداوله منها 4.7 مليون حاوية.

10/9 أساليب إدارة الموانى عالميا:

نظرا لأهمية الموانى فى عملية النقل وتعاظم أهميتها فى استخدام المفاهيم اللوجيستية فى سلسلة النقل المتعدد الوسائط (الإدارة الشاملة لعملية النقل)، فإن إدارة الموانى أصبحت تمثل أهمية كبرى فى مجال نجاح الميناء وما يستتبعه ذلك من اتساق عملية النقل البحرى بين الداخل والخارج وبالعكس.

وعلى المستوى العالمى تأخذ إدارة الموانى أشكالا متعددة متأثرة بتكوينها المؤسسى وتنظيمها وأسلوب ممارستها لأنشطتها فى إطار سياساتها وأساليب إدارتها، فنجد الإدارة الشاملة والإدارة المالكة والإدارة المستقلة وذلك على النحو التالى:

1/10/9 أسلوب الإدارة الشاملة:

وهى فى الموانى التى تقوم الدولة بإنشائها وتجهيز وتوفير البنية التحتية مثل (حاجز الأمواج والممرات الملاحية والأرصفة .. إلخ)، والبنية الفوقية مثل (معدات المناولة والمخازن ومصادر الطاقة والمياه والطرق .. إلخ) وتتولى الدولة مباشرة مسئولية إدارة الميناء ومزاولة الأنشطة المختلفة به. ويلاحظ أن هذا النوع من الإدارة تتولاه الدول التى ترغب فى السيطرة على موانيها، أو الدول التى لا تحقق موانيها عائد مالى مجز يجذب الجهات المختلفة لمزاولة أنشطة الميناء المتنوعة.

2/10/9 أسلوب الإدارة المستقلة:

وهى فى الموانى التى تقوم الدولة بإنشاء وصيانة البنية التحتية وإنشاء وتوفير البنية الفوقية وتقوم بالترخيص للشركات والجهات الأخرى بمزاول الأنشطة المختلفة بالميناء، والترخيص لهذه الشركات والجهات بتوفير العمالة والإدارة اللازمة لمزاولة النشاط المرخص لها بمزاولته.

ويتواجد هذا النوع من الموانى فى الدول التى لا ترغب فى مزاولة أنشطة الميناء ولكن ترغب فى المحافظة على مواصفات البنية الفوقية فى مستوى معين، أو فى حالة ما إذا كانت الاستثمارات فى البنية الفوقية مرتفعة لدرجة بحيث لا تقدر الشركات والجهات (المرخص لها بمزاولة النشاط) تحملها.

3/10/9 أسلوب الإدارة المالكة:

وهى فى الموانى التى تقوم الدولة بإنشاء البنيــة الأساســية للمينــاء ممرات ملاحية وأرصفة وتجهيز المواقع والطرق، وتقوم بالترخيص للقطـــاع الخاص بإنشاء البنية الفوقية ومزاولة الأنشطة التجارية والتشغيل والتــسويق للميناء بكل ما يلزمه ذلك من توفير الكوادر البشرية.

وهذا النوع من الإدارة يكون متوافر فى الدول التى لا ترغــب فــى القيام بالاشتراك فى إدارة الموانى حتى لا تتحمل أية استثمارات خاصة بالبنية الفوقية لها، تاركة للقطاع الخاص هذا المسئولية فى إطار القواعد التـــى يـتم الاتفاق عليها بين الدولة ومشغلى الموانى.

أما عن الاتجاه السائد حاليا لدى معظم الدول هــو تحريــر المــوانى وخصخصتها لتصبح مؤسسات تجارية تعمل بهدف تحقيق الربح والوقوف أمام المنافسة الحادة التى تواجه صناعة الموانى وأمام الاتجاه العام نحو العولمــة، وقد انتشرت فى الآونة الأخيرة شركات عالمية لإدارة الموانى المحورية.

ولما كانت الشركات الملاحية تتجه نحو استغلال اقتصاديات الحجــم من حيث بناء سفن عملاقة وتكوين تحالفات ضخمة، فقد أدى ذلك إلى ظهور ما يسمى بالموانى المحورية Hub ports تتعامل مــع اقتــصاديات الحجــم ليمكنها من استقبال السفن العملاقة وتنفيذ متطلبــات مجموعــات الــشركات الملاحية الكبرى عن طريق استثمارات عالية وتكنولوجيا حديثة وتنظيم إدارى عالى الكفاءة، وقد استدعى ذلك الحاجة إلى نشأة شركات إدارة متخصصة فى تشغيل الموانى ومحطات تداول الحاويات. ولقد شجع على قيــام مثــل هــذه الشركات أن العائد من تشغيل محطات الحاويات يعتبر عائد مرتفــع مقارنـــة بعائد الشركات الملاحية المالكة لسفن الحاويات. لذلك فإن الشركات الملاحيـــة العملاقة والمالكة لسفن الحاويات والعاملة على خطوط دولية قد تبــادر فــى

الدخول فى شركات إدارة الموانى بالمشاركة مع غيرها من الشركات المتخصصة فى هذا المجال.

ويظهر الآن اتجاه نحو قيام تحالفات واندماجات بين هذه النوعية من شركات الإدارة المتخصصة بما قد يؤدى إلى ظهور شركات إدارة عملاقة لتشغيل الموانى. وسيكون ذلك مؤديا بالتالى إلى تكوين تحالفات عالمية بين الموانى المحورية، بل وبين الطرق الملاحية العالمية.

أما الاتجاه السائد حاليا فهو تحويل الإدارة الشاملة للموانى إلى الإدارة المالكة أو الإدارة المستقلة، مع الترخيص للشركات وخاصة من القطاع الخاص بمزاولة الأنشطة المختلفة للميناء بشروط ولوائح تحقق حسن سير وكفاءة العمل بالميناء، على أن تباشر هيئات الموانى المراقبة السيطرة على حسن أداء الشركات فى إطار الاحتياجات والمطالب التى تحددها الخطط الاستراتيجية لتطوير وتنمية الموانى.

11/9 أساليب إدارة الموانى المصرية:

لقد مرت إدارة الموانى فى مصر بمراحل ثلاث كل مرحلة لها أسلوبها الخاص بها وهى على النحو التالى:

1- المرحلة الأولى:

وهى ما قبل عام 1961 وهو عام التأميم وكانت الموانى المصرية تدار بأسلوب الإدارة المالكة.

2- المرحلة الثانية:

وهى من التأميم فى عام 1961 وحتى عام 1998، وفيها تدار الموانئ بمزيج من الإدارة الشاملة والإدارة المستقلة، أى أن الدولة تقوم بإنشاء البنية

التحتية والفوقية وتفوض شركات القطاع العام (قطاع حكومى) فى تأدية بعض الخدمات وتقوم هيئات الموانى بتأدية باقى الخدمات.

3- المرحلة الثالثة:

وهى التى أعقبت صدور القانون رقم 1 لسنة 1996 الخاص بالموانى التخصصية، والتعديل الذى ادخل عليه بالقانون رقم 22 لسنة 1998، والـــذى سمح للقطاع الخاص والاستثمارى بإنشاء الموانى التجارية الجديدة والمـــوانى التخصصية، والأرصفة الجديدة بالموانى القائمة والإدارة ثم تسليمها إلى الدولة أى بنظام B.O.T، وهذا الأسلوب يعطى للقطاع الخـــاص حـــق إدارة هـــذه الموانى أو بعض الأرصفة داخلها مع التقيد بنظام الدولة وأشرافها فـــى هـــذا الخصوص.

مراجع الفصل التاسع

1- مجلس الشورى (1999)، النقل البحرى فى مصر: حضارة ومستقبل وأثره على التجارة الخارجية المصرية، التقرير النهائى اللجنة الإنتاج الصناعى والطاقة، دور الانعقاد العادى التاسع عشر.

2- هيئة اللويدز العالمية.

3- Sea Trade Review.

4- United States maritime Administration (1993), Maritime Studies.

الفصل العاشر

خدمات النقل البحرى

الفصل العاشر

خدمات النقل البحرى

1/10 مقدمة:

لا يعقل أن تتم عمليات النقل البحرى بدون توافر مجموعة من الخدمات المكملة والمرتبطة بعمليات النقل البحرى لذلك فإن كفاءة الخدمات البحرية تؤثر وبلا شك فى كفاءة عمليات النقل البحرى. وسنعرض فى هذا الفصل لخدمات النقل البحرى من حيث تعريفها، أنواعها، آثارها الاقتصادية، مع عرض مستقبل الخدمات الملاحية فى الاقتصاد المصرى وذلك على النحو التالى:

2/10 الخدمة البحرية وآثرها الاقتصادية:

لقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبرى لتجارة الخدمات البحرية إدراكا منها إلى ما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وعائد اقتصادى للاستثمار أعلى بكثير مما تحققه أنشطة النقل البحرى الأخرى.

وتعتبر الخدمات البحرية من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى وأطرافها الوكالة الملاحية عن السفن، إرشاد وقطر وتراكى ورباط، وصيانة وإصلاح السفن وجميع الأعمال المرتبطة بالسفينة أو البضاعة بالميناء.

وتسهم المناطق الحرة – فى ظهر الموانى البحرية – بما تحويه من أنشطة صناعية وتجارية فى تنشيط قطاع خدمات النقل البحرى ولعل خير مثال على ذلك، المنطقة الحرة التى تم إنشاؤها فى "جبل على عام 1985 حيث أصبحت تضم حوالى 1300 شركة عالمية تعمل فى الأنشطة الصناعية المختلفة وتحتوى على عدد 97 رصيف بحرى و 7.5 مليون متر مربع مساحات مفتوحة للتخزين بالإضافة إلى مخازن مبردة تبلغ مساحتها 4000

متر مربع وساحات لتخزين الحاويات. كما تقوم بتقديم خدمات الإصلاح للسفن والحاويات. وتعتبر هذه المنطقة مركزاً إقليميا لتوزيع التجارة وخاصة لدول شبه القارة الهندية وشرق أفريقيا والخليج العربى، كما تعتبر ثانى مركز عالمى للنقل الجوى للبضائع القادمة من شرق وجنوب آسيا إلى أوروبا وذلك بعد هونج كونج.

كما توجد أيضا المنطقة الحرة فى سنغافورة التى تتولى تقديم خدمات مختلفة للسفن من تموينات وشحن وتخزين وخدمات تموينات السفن (1.8 مليار دولار) وخدمات تداول الحاويات (2.8 مليار دولار).

3/10 الخدمات البحرية فى الموانى المصرية:

من الجدير بالذكر أن موقع مصر الجغرافى المتميز بين قارات العالم ووجود قناة السويس كأكبر ممر مائى تمر به آلاف السفن سنويا، بالإضافة إلى المناطق الحرة التى بدأ إنشاؤها حالياً فى منطقة السخنة شمال خليج السويس ومنطقة شرق بورسعيد يؤهل الموانى المصرية بأن تكون فى مقدمة الموانى الجاذبة للسفن والتجارة العابرة، وبما يؤدى إلى اتساع نشاط تجارة الخدمات البحرية وذلك إذا أحسن تأديتها بكفاءة وحسن استخدام مع مسايرة التقدم التكنولوجى الذى يعد السمة البارزة حاليا فى أعمال الخدمات البحرية مضافا إلى ذلك ما يتطلبه النشاط من توافر الاستثمارات المالية والبشرية اللازمة وتوظيفها توظيفاً سليما.

ونتناول فيما يلى الخدمات الرئيسية التى تقدم للسفن وتداول البضائع فى الموانى البحرية:

4/10 أنواع الخدمات البحرية:

هناك مجموعة متنوعة ومتكاملة من الخدمات الملاحية البحرية التى تخدم نشاط النقل البحرى وسنورد فى النقاط الفرعية التالية أهم تلك الخدمات.

1/4/10 خدمات القطر والإرشاد والرباط:

وهذه الخدمة وهى خدمة إرشاد السفن لدخول الميناء بسلام وتراكيها ورباطها على الرصيف وكذا خروجها من الميناء بعد انتهاء أعمالها من شحن أو تفريغ، وكلما كانت هذه الخدمات منظمة وسريعة كلما كان الدخول خروج السفن من والى الميناء بطريقة آمنة وسريعة، وهذه الخدمات تتولاها سلطات الموانى فى مصر طبقاً لتعريفات محدده.

2/4/10 خدمات الوكالة الملاحية:

حيث يختص عمل الوكيل الملاحى باعتباره ممثلاً ونائباً عن مالك السفينة بجميع الأعمال المرتبطة بالسفينة أو البضاعة المنقولة عليها داخل الميناء الوطنى، فهو يقوم بالاتصالات اللازمة مع سلطات الموانى لتسهيل دخول وتراكى السفينة، وتفريغ وشحن البضائع وإخطار أصحاب البضائع الواردة بوصول بضائعهم، وتحصيل النوالين وتحويلها لمالك السفينة وسداد كافة الرسوم المستحقة عليها والقيام بإنهاء إجراءات تسفير السفينة، وترتيب إمدادها باحتياجاتها من التموينات المختلفة، وإجراء الإصلاحات اللازمة لها وإنهاء الإجراءات الخاصة بها مع الجهات المختصة داخل الميناء.

ولقد كان القطاع الخاص المصرى يقوم حتى عام 1961 بأعمال التوكيلات الملاحية فى الموانى المصرية. وبعد تأميم الشركات التى كانت تزاول هذه الأعمال عام 1961 أوكلت إدارته إلى شركات القطاع العام. وتمشيا مع سياسات التحرر الاقتصادى، فقد صدرت قرارات وزارية متعاقبة تسمح للقطاع الخاص المصرى بمزاولة نشاط التوكيلات الملاحية بدءا بحد

معين لحمولة السفينة، ثم تطور إلى السفن المملوكة أو المستأجرة التى تقوم بتشغيلها شركات الملاحة المصرية. ثم صدر القانون رقم (1) لسنة 1998 الذى أفسح الباب كاملاً أمام القطاع الخاص لمزاولة هذا النشاط للسفن بجميع أنواعها وحمولاتها.

ولكن مع التطور الحديث فى أسلوب تنفيذ خدمة النقل من الباب للباب نجد أن التوكيلات الملاحية لكى يلبى نشاطها طلبات واحتياجات مشغلى وملاك السفن من تكامل وسائل النقل المختلفة، تقوم فى بعض الأحيان بمباشرة وتنفيذ أنشطة متعهدى النقل الدولى متعدد الوسائط (غير مالكى السفن). ويلزم لمزاولة مثل هذه الأنشطة الاعتماد على نظم معلومات متطورة ونظم اتصالات حديثة للاستجابة الفورية إلى طلبات وخدمات ملاك ومشغلى السفن والشاحنين والمستلمين وأيضا وسائط النقل المختلفة إلى جانب العنصر البشرى من ذوى الخبرة والقادر على تنفيذ تلك الأعمال. ولتأدية هذه الوظائف المختلفة فإن التوكيلات الملاحية سوف تحقق قيمة مضافة عن كل نشاط مستحدث، خاصة بعد خصخصة التوكيلات الملاحية وفتح المجال التنافسى بين القائمين بها.

3/4/10 خدمات الشحن والتفريغ:

حيث يتعدد أسلوب تأدية هذه الخدمة طبقاً لنوعية البضائع، وما إذا كانت البضائع عامة أو بضائع صب جاف أو صب سائل أو حاويات لأن لكل نوع من هذه البضائع معداته الخاصة بكيفية تداوله. وكلما كانت المعدات حديثة ومتطورة وتلبى احتياجات هذه الأنواع كلما ارتفعت معدلات التداول وساهمت فى خفض تكلفة تشغيل السفن وهو عامل هام من عوامل الجذب. وإذا كان ازدهار تجارة الترانزيت والتجارة العابرة يحتاج إلى سرعة لتداول

البضائع، فإن تحديث معدات الشحن والتفريغ وتطوير نظم المعلومات والاتصال يصبح أمراً هاما وضروريا لهذه الخدمة الهامة.

وقد كان يقوم بهذا النشاط فى مصر منشآت القطاع الخاص الذى كان يتولى تداول البضائع المختلفة داخل الموانى المصرية شحناً كانت أو تفريغا إلى أن صدرت قرارات تأميم هذه المنشآت فى عام 1961 وتولت إدارته شركات القطاع العام.

ونظرا للرغبة فى تشجيع القطاع الخاص بالقيام بأعمال الشحن والتفريغ، صدرت مجموعة من القرارات الوزارية فى هذا الشأن انتهت بصدور القانون رقم 1 لسنة 1998 الذى أفسح المجال كاملا أمام القطاع الخاص من شركات وأفراد لمزاولة أعمال الشحن والتفريغ فى مجال تنافسى مفتوح فيما بينهما.

4/4/10 خدمات التخزين والمستودعات:

حيث يتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على السفن والبضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها فى المخازن والساحات الموجودة بالميناء أو الملحقة به. وتعتبر هذه الخدمة مكملة لعمليات الشحن والتفريغ والتجارة العابرة (الترانزيت). ولذلك فإن توفير الساحات والمخازن الكافية لاستيعاب ما يتم تفريغه أو شحنه من بضائع يسهم فى تحقيق معدلات عالية للشحن والتفريغ بكل نوع من أنواع البضائع وسرعة تداولها. وليس معنى ذلك أن تصبح الموانى مناطق لتخزين البضائع بل على العكس من ذلك فإن من المرغوب فيه أن تكون الموانى طاردة للتخزين وليس جذابة له.

5/4/10 وكلاء الشحن Freight Forwarders

يعتبر نشاط وكلاء البضاعة أو وكلاء الشاحنين من الخدمات المساعدة للنقل البحرى، وتعتبر العمليات التجارية التى تتمثل فى ترتيب حجز فراغات

على السفن لشحن البضائع، وما تتطلبه من اتصالات بالشاحنين والسوق الملاحى وإبرام عقود النقل البحرى من المهام الرئيسية لوكيل البضاعة والتى تحتاج إلى خبراء متخصصين فى هذا المجال لدراسة السوق الملاحى وشروط التعاقد مع ملاك ومشغلى السفن للوصول إلى أفضل شروط التعاقد، من حيث الالتزام بمواعيد الشحن وأسعار وشروط النقل التى تحقق مصلحة الشاحنين. خاصة وأن عقود النقل البحرى من العقود الفنية التى تحتاج إلى متخصصين ذوى خبرة ودراية فى أساليب التفاوض وتفهم لشروط التعاقد.

ويلاحظ أنه مع تطور النقل الدولى متعدد الوسائط وسيطرته على كميات كبير من الحركة الدولية لتدفق الحاويات، فقد ازداد نطاق وحجم الأعمال التى يقوم بها وكلاء الشحن نظراً لاعتماد الشاحنين عليهم لنقل بضائعهم بالإضافة إلى لجوء ملاك السفن إلى هؤلاء الوكلاء لملئ فراغات سفنهم. مما سبق يتضح أهمية الدور الذى يلعبه وكلاء الشحن فى الوقت الحالى وما سوف يصبحون عليه فى المستقبل بسيطرتهم على حجم كبير من البضائع المطلوب نقلها، وذلك نتيجة التنسيق المستمر والمتزايد مع متعهدى النقل الدولى متعدد الوسائط الذى أصبح سمه العصر ومستقبل النقل فى القرن الحادى والعشرين.

ومن الجدير بالذكر أنه نظرا لأهمية هذا النشاط فإن ظاهرة التحالف Alliance والاندماج Mergers بين وكلاء الشحن بدأت تأخذ اتجاها متزايدا فى أوروبا وأمريكا لخلق كيانات قوية تستطيع السيطرة على أكبر قدر من حركة البضائع، بما يمكنهم من زيادة سيطرتهم على سوق النقل ومن بينه سوق النقل البحرى بأبعاده المختلفة.

وانفتاح السوق المصرى بالنسبة لنقل الصادرات والواردات على الاسواق العالمية لا يمكن أن يتحقق إلا بتواجد عنصرين هامين هما: التسويق الجيد للبضائع، تواجد الأسلوب المتكامل للنقل. ولا يمكن تحقيق ذلك إلا بوجود شركات وكلاء شحن قادرة على تأدية هذه الخدمات بكفاءة بما لديها من خبرات واتصالات وكوادر فنية متمرسه فى هذا المجال.

لذلك فإنه من الأهمية بمكان قيام الشاحنين مصدرين أو مستوردين بتكوين اتحاد للشاحنين أو ما شابه ذلك فيما بينهم يدعم بالمتخصصين فى دراسات السوق والتعاقدات البحرية للقيام نيابة عنهم أو معاونتهم فى اختيار أفضل أساليب وأسعار التعاقد على نقل البضائع، وخاصة وأن اتحاد الشاحنين يمثل قوة فى مواجهة الشركات الملاحية بل والمطالبة بحقوق وامتيازات مرتبطة بعمليات النقل. حيث تجد هذه المطالب استجابة من الشركات الملاحية وذلك لتصبح العلاقة بين الطرفين شراكة استراتيجية كل يسعى إلى تقديم ما يحتاجه الطرف الآخر ضماناً لاستمرار التعاون وتزايد حجم العمل، وكما هو معروف فإن استمرار أى شركة فى السوق رهن برضاء عملائها ولذلك فإن الشركات الملاحية تقوم دائما بدراسة وجهة نظرة الشاحنين أو وكلائهم لاستمرار ولائهم وتعاونهم معها.

6/4/10 خدمات تموين السفن والتوريدات البحرية:

تعد خدمات تموين السفن من الخدمات الهامة حيث يتم توفير احتياجات السفن الأساسية من المواد الغذائية والوقود والزيوت والمياه وقطع الغيار والمعدات اللازمة لها .. إلخ، وتعتبر من أهم الخدمات التى لها مردود اقتصادى مرتفع. وإذا ما نفذت هذه الخدمات بأسلوب جيد وبأسعار منافسة فإن ذلك يؤدى إلى جذب العديد من السفن إلى الميناء وتحقيق عائد مجزى وقيمة مضافة عالية.

ولقد كان القطاع الخاص المصرى يتولى هذه الأعمال حتى عام 1961، إلى أن صدرت قوانين التأميم ليتولى بموجبها قطاع الأعمال العام (القطاع العام سابقا) تأدية هذا النشاط، ثم بدأ السماح للقطاع الخاص المصرى بمزاولة هذه الأعمال تدريجيا منذ عام 1976، وبصدور القانون رقم (1) لسنة 1998 فقط أصبح للقطاع الخاص الحق فى تأدية هذه الأعمال بالكامل.

كما تتولى شركات البترول العاملة فى الموانى خدمات تموين السفن بالوقود اللازم. ومن الممكن الاستفادة من عدد الترددات للسفن على الموانى المصرية أو قناة السويس عن طريق الأسعار المقارنة فى الموانى المحيطة ومحاولة منافستها لجذب أكبر عدد من السفن.

وتبلغ كميات الوقود التى تم تموين السفن بها خلال عام 1997 مقدار 2714000 طن بقيمة إجمالية قدرها 333 مليون دولار. وبمقارنة الكميات والأسعار التى تم تموين السفن بها بالموانى المصرية وبعض الموانى الأخرى يتبين لنا ذلك من خلال الجدول التالى:

جدول رقم (10-1)

كمية وأسعار تموين السفن فى بعض الموانى العالمية ومصر

الموانى	الكمية بالطن	متوسط أسعار الطن	
مصر	2714000	106	207
روتردام	9000000	100	174
الفجيرة	7000000	106	215
سنغافورة	14000000	105	189

من الجدول السابق يتضح لنا انخفاض حجم الكميات التى تم تموين السفن بها فى الموانى المصرية بالمقارنة بالموانى المذكورة.

لذلك فإن الاهتمام بهذا النشاط يمكن أن يحقق عائداً كبيراً للشركات المصرية. أما بالنسبة لتموين السفن بالمياه فتوجد منافذ مياه فى بعض الموانى المصرية كما توجد مواعين مياه لدى الشركات والأفراد لتقديم هذه الخدمة.

7/4/10 خدمات صيانة وإصلاح السفن وتخريدها:

حيث تعتبر هذه الخدمات من أهم الأنشطة الصناعية والخدمية التى تقدم فى الموانى بواسطة الشركات المتخصصة. وتشمل هذه الخدمات أعمال الماكينات والكهرباء والسطح والبدن وجميع أعمال الصيانة والإصلاح اللازمة للسفن المترددة على الموانى.

وتوجد فى الموانى المصرية بعض هذه الشركات التى يمكن أن تقوم بهذه الأعمال بصورة مرضية إذا ما طورت نشاطها من حيث السرعة والإتقان والالتزام بالمواعيد وحسن استخدام المعدات المطلوبة وعدم المغالاه فى أسعار تأدية هذه الأعمال.

ومن هذه الشركات ترسانات بناء وإصلاح السفن فى موانى الإسكندرية وبورسعيد والسويس وهى:

- **ترسانة الإسكندرية البحرية:**

وهى مجهزة لبناء سفن صب حتى 38000 طن وسفن بضاعة عامة حتى 13000 طن وجميع المنشآت الصناعية والمعدنية، وكذلك إصلاح السفن حيث يوجد بها أحواض تسع حمولات حتى 85000 طن بالإضافة إلى القزاقات.

- **ترسانة هيئة قناة السويس فى بورسعيد:**

حيث تستطيع بناء سفن بضاعة عامة حمولات صغيرة وبها عدد أربعة أحواض للبناء والإصلاح بحد أقصى 25000 طن.

- **ترسانة السويس:**

وتستطيع هذه الترسانة إصلاح سفن وحفارات بترول وتصنيع المنشآت المعدنية ويوجد بها حوض حمولة 55000 طن تقريبا.

بالإضافة إلى شركات إصلاح السفن والتى تستطيع بناء الوحدات البحرية الصغيرة والقيام ببعض الأعمال المدنية الأخرى.

وحيث أن ترسانات بناء السفن تعتبر من الصناعات الثقيلة العالمية والمكلفة لذلك فإنها تحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة لحاجتها إلى معدات ثقيلة وورش مختلفة وصناعات كثير مكملة يتم توفيرها من الصناعات الأخرى المكملة.

ولا توجد ترسانة لا تعتمد على الصناعات المكملة لإمدادها بالمعدات اللازمة بالإضافة إلى العالمية حيث أن الترسانات تقوم ببناء سفن من نوعيات مختلفة ولدول مختلفة تبعاً لحاجة السوق العالمى، ولا توجد ترسانات محلية تعتمد فقط على بناء وحدات باستمرار دعم من الحكومات الرأسمالية لتشجيع الترسانات لدخول النشاط العالمى والمنافسة مع الترسانات الأخرى.

وقد ألقت الأزمة العالمية وحالة الكساد العالمى فى سوق هذه الصناعات ظلالا كثيفه على برامج الإنتاج فى الترسانات المحلية وذلك للأسباب التالية:

- مواكبة سياسة الانفتاح الاقتصادى فى مصر لمرحلة الكساد العالمى فى صناعة بناء السفن شجعت الشركات الملاحية الوطنية وحتى شركات القطاع العام منها على استيراد احتياجاتها من السفن من الترسانات

الأجنبية تحت تأثير سياسات الإغراق نتيجة للانخفاض الكبير فى أسعار السفن وتقديم قروض طويلة الأجل بشروط ميسرة.

- ازدياد ضعف قدرات الترسانات المحلية على المنافسة نظراً لتزايد مساحة التبعية لترسانات أجنبية نتيجة:

- قصور مصادر التمويل الذاتى عن تمويل شراء المكونات والخامات وذلك للخلل فى الهياكل التمويلية بهذه الترسانات.

- عجز الأنشطة الهندسية فى الترسانات المحلية عن مسايرة التطور السريع فى تصميمات السفن وتكنولوجيات بناء السفن الحديثة الأمر الذى يجعل الترسانات المحلية باستمرار تعتمد على ترسانات أجنبية فى النواحى الفنية والهندسية.

- هجرة العمالة الفنية المدربة وذات الخبراء المكتسبة من العمال والمهندسين لزيادة الطلب عليها فى الدول العربية وعدم قدرة الترسانات المحلية فى إطار قوانين ولوائح القطاع العام والحكومة على المنافسة فى سوق العمالة بزيادة الأجور.

8/4/10 تكسير السفن:

أما بالنسبة لخدمات تكسير السفن فإنه نشاط غير متواجد فى الموانى المصرية، ويمكن استثمار الموقع الجغرافى الخاص بمصر فى خلق وتشجيع هذا النشاط. وحيث أن الهند تعتبر حاليا إحدى المناطق الجاذبة والمتقدمة فى تكسير السفن، وأن كافة السفن القادمة من الشمال فى طريقها إلى الهند بقصد التكسير تعبر قناة السويس، فإن إنشاء خدمات تكسير سفن فى الموانى المصرية المتواجدة فى البحر الأبيض المتوسط سوف يؤدى إلى جذب هذه السفن توفيرا لرسوم عبور قناة السويس فضلا عن تكاليف الرحلة البحرية حتى الموانى الهندية.

وبالإضافة إلى ذلك فإن المردود الاقتصادى لخدمات تخريد السفن بالنسبة لمصر سوف يكون مردودا عاليا إذا أحسن استغلاله وطورت نظمه وناتج التكسير يمكن الاستفادة به فى الصناعات المحلية بدلا من الاستيراد فضلا عن إمكانية التصدير.

9/4/10 خدمات النقل البرى:

إن خدمة النقل البرى أساسية بالنسبة لوصول البضائع المطلوب شحنها إلى الميناء أو سحبها. منه ويجب أن تتمشى قدرات وطاقات النقل الداخلى من نقل برى ونهرى وسكك حديدية مع طاقات الموانى وحجم التجارة المتداول تفاديا لحدوث حالات تكدس للبضائع داخل الميناء، وما يستتبعه ذلك من تكدس للسفن وتأخيرها. كما أن الاهتمام بتنظيم وتقديم هذه الخدمات يسهم فى إحداث التكامل المطلوب بين النقل الداخلى والنقل عبر البحار مما يؤدى إلى تخفيض نوالين النقل البحرى. ويزاول هذا النشاط فى مصر شركات القطاع الخاص وشركات قطاع الأعمال العام.

وإدراكا من وزارة النقل والمواصلات لأهمية قطاع الخدمات وفى إطار سياسة الخصخصة التى تأخذ بها الدولة، فقد أصدرت الوزارة العديد من القرارات التى سمحت للقطاع الخاص بتأدية الخدمات البحرية المشار إليها تدريجيا على مدى العشرين عاما الماضية لذلك فإنه من المأمول أن يؤدى ذلك إلى منافسة فعالة فى تأدية الخدمة بالمستوى المطلوب وبالسعر المناسب، حيث يكون للعميل الحق فى اختيار الشركة التى تقوم بتأدية الخدمة له حسب المستوى الذى يطلبه وبالسعر الأقل. وسوف تؤدى هذه المنافسة إلى رفع معدلات تداول أنواع البضائع المختلفة بالموانى مما ينعكس أثره على العائد من هذا النشاط. فقد بلغ عدد الشركات التى حصلت على التراخيص فى ظل القانون 1 لسنة 1998 اعتبارا من مايو 1998 حتى يناير 1999 الأعداد التالية:

- أعمال الوكالة الملاحية 137 شركة.
- أعمال الشحن والتفريغ الآلى للحبوب 14 شركة.
- أعمال الشحن والتفريغ الآلى للبضائع العامة 14 شركات.
- أعمال التخزين والمستودعات 3 شركات.
- نشاط الحاويات 7 شركات.
- أعمال الأشغال البحرية 229 شركة.
- أعمال تموين السفن 331 شركة.

5/10 مستقبل الخدمات البحرية فى مصر:

من المعروف أنه يعبر قناة السويس سنويا عدداً كبيراً من السفن من جميع الأنواع. حيث يبلغ متوسط عدد السفن التى تمر من قناة السويس حوالى 14 ألف سفينة سنويا (عام 1997)، وذلك بالإضافة إلى السفن التى تدخل الموانى المصرية والتى تقدر بحوالى تسعة آلاف سفينة.

ويلاحظ أن مطالب السفن من الخدمات البحرية متنوعة، خاصة فيما يتعلق بسلامتها وسلامة ركابها وتموينها بالمواد اللازمة، هذا إلى جانب خدمات تداول البضائع كما سبق الإشارة.

ويلاحظ أنه مازالت الخدمات البحرية المعروضة ضعيفة جدا وأسباب ذلك متعددة على سبيل المثال وليس الحصر.

ومن أهم هذه الأسباب ما يلى:

1- نجد سيطرة مفهوم الربح على الأداء حتى لو انتفت عناصر الخدمة المتميزة.

2- يلاحظ عدم الاهتمام بنوعية البضائع التى يتم توريدها للسفن من حيث الجودة والتغليف والصلاحية وخلافه.

3- نجد المغالاة فى أسعار الخدمة الموردة بصورة طاردة.

4- يلاحظ عدم توافر الخبرات التسويقية اللازمة.

5- نجد عدم الالتزام بمواعيد أداء الخدمة أو مستواها الفنى فيما يتعلق بعمليات الإصلاح.

6- يلاحظ ضعف مستوى كثير من الأنشطة مثل أنشطة إصلاح السفن والحاويات.

7- عدم كفاءة العنصر البشرى، حيث تظل كفاءة العنصر البشرى وتدريبه ومستواه المهنى عنصراً هاما تفتقده عملية تأدية الخدمات البحرية.

8- وإذا كنا ندعو إلى وضع الموانى المصرية فى مصاف الموانى العالمية مع بداية القرن القادم فإن مستوى الخدمات التى تؤدى فى هذه الموانى هو الفيصل فى ذلك. فليست العبرة فى وجود المسطح المائى وعمق وأطوال الأرصفة وتوافر المعدات الحديثة لتداول البضائع، ولكن العبرة فى أداء الخدمة داخل الميناء.

9- يجب ملاحظة أن الخدمات البحرية تمثل إيراداً غير منظور بالمعملات الأجنبية، إذا أحسن استثماره سوف يجاوز ما تحصل عليه الدولة من عوائد أنشطة أخرى ومن ثم يسهم فى تقليل العجز فى الميزان الجارى وميزان المدفوعات.

مراجع الفصل العاشر

1- مجلس الشورى (1999)، النقل البحرى فى مصر: حاضره ومستقبله وأثره على التجارة الخارجية المصرية، التقرير النهائى للجنة الإنتاج الصناعى والطاقة، دور الانعقاد العادى التاسع عشر.

الفصل الحادى عشر

كفاءة العنصر البشرى وأثرها على النقل الدولى

الفصل الحادى عشر

كفاءة العنصر البشرى وأثرها على النقل الدولى

1/11 مقدمة:

تعتبر كفاءة العنصر البشرى محدداً رئيسيا من محددات كفاءة عملية النقل الدولى بأنواعه المختلفة، لذلك يجب الاهتمام بهذا العنصر وذلك من حيث تعليمه وتدريبه وتأهيله التأهيل التكامل والمناسب وبما يرقى بصناعة النقل الدولى ويرفع من كفاءة عمليات النقل البحرى ويسهم فى تطويرها وهذا ما سنلحظه فى ثنايا هذا الفصل.

2/11 أهمية العنصر البشرى فى صناعة النقل البحرى وتطورها:

أصبح من المؤكد أهمية تنمية الموارد البشرية باعتبارها أحد المجالات الأساسية فى استعدادات صناعة النقل البحرى للقرن القادم. فالكفاءة والسلامة والأداء المرتفع المستوى أصبحت مطالب أساسية لتحقيق التكامل بين أداء وسائل النقل والموانى والخدمات البحرية، وهنا تبرز أهمية التنسيق الوثيق بين أداء تلك المجموعات التى يتولاها ويقودها العنصر البشرى. ويعد التخطيط لتطوير الكوادر البشرية العاملة فى صناعة النقل البحرى أحد محاور التخطيط الاستراتيجي وعنصراً أساسيا للنجاح خاصة وأن قطاعات النقل البحرى أصبحت الآن مستخدما لقطاع عريض من المهندسين والإداريين والفنيين والمشتغلين بدلا من القوة العاملة الكثيفة الغير ماهرة. ولا شك أن التحول إلى أسلوب الإدارة الحديثة وتغيير ما تعود عليه العاملون يقتضى تدريبا متقدما ومقنعا بفائدته العملية فى التطبيق وتعريف بسياسة الإدارة وأهدافها وبأهمية العنصر البشرى فى العملية الإنتاجية.

كما أن التطورات الجديدة فى المجال البحرى واستخدام التكنولوجيا المتقدمة والاتفاقيات الدولية للسلامة وحماية البيئة وإجراءات رقابة الدولة على تنفيذ الإجراءات التى تتم داخل الميناء والحد من الخطأ البشرى، قد حملت المؤسسات التعليمية الجادة والمنظمة البحرية الدولية إلى وضع برامج جديدة ومناهج مستحدثة للتطوير والتأهيل للكوادر البحرية وتدريبها على إدارة العمل البحرى خلال القرن القادم سواء كان ذلك على مستوى الإدارة أو مستوى التشغيل بالسفينة أو الشركة الملاحية أو الميناء وخدماته.

ونلاحظ أن التطور فى بناء السفن والحمولات العملاقة والسرعات العالية وأتوماتية الدفع والتوجيه والملاحة والاتصالات بالأقمار الصناعية والخرائط الإلكترونية. وكذلك تطوير الموانى والارتفاع بمعدلات الإنتاج وتداول البضائع والمحافظة عليها والتوفيق الأمثل بين التكلفة ووقت السفينة بالميناء كل ذلك أدى إلى حاجة الشركات الملاحية إلى تنمية الكوادر التجارية والمهارات الفنية والإدارية واستقطاب أفضل وأكفأ العناصر للعمل بها.

لذلك يجب أن تتضمن استراتيجية النقل البحرى للمرحلة القادمة التخطيط الجيد الشامل للنهوض بمستوى التدريب والتأهيل وتنمية المهارات الفنية والإدارية فى كافة المستويات بقطاع النقل البحرى. وذلك لتفادى الحوادث البحرية والكوارث البيئية التى يرجع معظمها (80%) إلى الخطأ البشرى وسببه الأساسى تدنى مستوى المعرفة انخفاض التدريب والخبرة البحرية والأهمال.

هذا، وتعتبر الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب (STCW) الموقعة عام 1978 والتى انضمت إليها مصر عام 1980 والتعديلات التى أدخلت عليها هى العمود الفقرى فى وضع المناهج التعليمية والمقررات التأهيلية

وطرق التقويم وقواعد إصدار الشهادات للعاملين فى البحر، وقـد صـدرت هذه التعديلات في يونيو 1995 ودخلت حيز التنفيذ فى فبراير 1997 ويبدأ سريانها فى أغسطس 1998 على أن تنتهى كافة الإجراءات الانتقالية فـى أول فبراير 2002.

وقد بادرت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحـرى ومعهد تدريب العاملين بالبحر إلى تطوير برامجها ومناهجها بما يتفق مـع متطلبات الاتفاقية وتعديلاتها وبما يضمن لها الدخول فى القائمـة البيـضاء (المتوافقة مع اشتراطات المنظمة البحرية (IMO)).

وتتضمن الاتفاقية استخدام المحاكيات فى التدريب وتجديد شـهادات الأهلية البحرية والدورات الحتمية والملاحة الإلكترونية والتأكيد على معايير الجودة فى الأداء والإدارة والسلامة البحرية والاتصالات المتقدمة والتدريب بالبحر لمختلف المستويات والسلامة المهنية وأعمال النوبة والتصرف فـى المواقف الطارئة وغيرها.

كما نصت على مسئولية إدارة الشركات فى متابعة تدريب وتأهيـل الأفراد البحريين بها على مختلف رتبهم وتقييم كفاءاتهم بصفة دورية.

وفى هذا المجال قد يكون من المناسب على المسئولين فـى قطـاع النقل البحرى وشركات الملاحية بالتعاون مع المعاهد المتخصصة ضرورة وضع استراتيجية شاملة للسياسة التدريبية بواسطة متخصصين فى جميـع أفرع نشاطات صناعة النقل البحرى أكاديميين وتطبيقيين.

وعلى الرغم من أن هذه الاستراتيجية سوف تحتاج إلى تمويل كبير، إلا أن الاستثمار فى العنصر البشرى له مردود اقتصادى على المدي الطويل وبما أن الشركات والجهات المنوط بها نشاطات النقل البحرى المختلفة ستكون هى المستفيد فى النهاية فإنها تتحمل عبء تمويل هذه الاستثمارات.

3/11 تصدير العمالة البحرية المصرية:

حيث تعد العمالة البحرية جيدة التأهيل والتدريب ذات الخبرة الفنية عصب النجاح فى تشغيل السفينة وإنتاجيتها وضمان المحافظة على معداتها وأجهزتها وصيانتها وسلامة ما تحمله من بضائع أو أشخاص والحرص على حماية البيئة ومصالح الملاك. ويلاحظ أن استخدام شركات الملاحة للعمالة البحرية المتميزة يكسبها قدرة تنافسية وإنتاجية عالية.

ومن ثم واجهت الدول الملاحية التقليدية عزوف مواطنيها عن احتراف مهنة العمل بالبحر بسبب وجود مهن أخرى بديلة ذات عائد مجز وحياة مستقرة وضمانات اجتماعية مختلفة، ونتج عن ذلك نقص شديد فى العمالة البحرية الوطنية المدربة ذات المهارات الفنية والملاحية بأساطيل هذه الدول، مما دفع الشركات الملاحية بهذه الدول إلى تشغيل العمالة البحرية الأجنبية على سفنها وإن أضطرها ذلك إلى تغيير تسجيل السفينة ورفع علم من أعلام المواءمة.

وبالنسبة لتشغيل العمالة البحرية المصرية على السفن الأجنبية فقد اعتمدت حتى الآن على الجهود الفردية والاتصالات الشخصية دون التقيد بشروط أو قواعد ملزمة للطرفين ودون تنظيم مسبق مع مشغلى السفن بل ارتبطت فى معظمها بظروف عمالة طارئة ببعض السفن الأجنبية. وعلى الرغم من أن مجهود وزارة القوى العاملة فى هذا الشأن جهدا غير مسبوق

فى سبيل وضع عقد موحد للعمالة البحرية على السفن الأجنبية واتفاقيات ثنائية مع الدول البحرية لفتح مجالات تشغيل العمالة المصرية على سفن أجنبية. إلا أن ذلك للأسف لم يؤدى إلى زيادة إعداد العمالة البحرية المصرية على السفن الأجنبية بل ارتبطت ظروفها بعمالة طارئة وليست عمالة مستديمة كما سبق الإشارة إليه.

فمثلا نجد إن تصدير العمالة البحرية المدربة هدفاً استراتيجيا لدولة الفلبين حتى بلغ عددها 126 ألف ضابط وبحار فلبينى يعملون على السفن الأجنبية وسارعت الدول الغربية إلى إنشاء معاهد بحرية لها بالفلبين حتى بلغ عددها 110 معهد تدريب بحرى (1997) وتستحوذ العمالة الفليبينية مثلا على حوالى 40% من مجموع أفراد أطقم السفن الرافعة للعلم النرويجى.

وعلى المستوى الإحصائى يبلغ عدد العمالة البحرية بالأسطول التجارى العالمى 1250000 فرد منهم 40 ألف ضابط ومهندس وربان (1995) بينما المطلوب 45 ألف من هذه المهن أى أن هناك عجز فى الضباط والمهندسين يبلغ حوالى 5 آلاف فرد.

كما يزداد هذا العجز بالتقاعد أو الوفاة أو ترك الخدمة بالبحر والنمو المطرد فى أعداد السفن ولا يعوضه قلة عدد أفراد الطاقم بالسفينة نتيجة التقدم التكنولوجى فى صناعة السفن.

بينما تعانى صناعة النقل البحرى العالمى عجزا متزايدا فى العمالة البحرية فإنه يوجد بمصر عمالة بحرية فائضة لا تجد لها عملا على السفن مع أنها عمالة ماهرة ومدربة لذلك يجب تدويلها.

4/11 تنمية ورفع كفاءة العناصر البشرية فى النقل:

أولت الدولة اهتماما خاصا بتدريب العنصر البشرى وذلك من خلال الجهات المختصة الآتية:

1/4/11 الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى:

نشأت فكرة إقامة الأكاديمية كمعهد إقليمى للنقل البحرى فى اجتماعات لجنة المواصلات بجامعة الدول العربية فى 11 مارس عام 1970 وصدر قرار مجلس جامعة الدول العربية فى عام 1970 بالموافقة على إنشاء مركز إقليمى للتدريب على أعمال النقل البحرى وتم اختيار مدينة الإسكندرية ذات المكانة الحضارية العريقة مقرا لهذا المشروع الهام من منطلق تميز موقعها الجغرافى الذى يتوسط المنطقة العربية ووفرة الكوادر المؤهلة، وبدأت الأكاديمية نشاطها بمدينة الإسكندرية فى 28 فبراير 1972.

إن نشاط الأكاديمية يشتمل على الدراسات العليا فى علوم النقل البحرى والهندسة البحرية بالإضافة إلى الدراسات التأهيلية المتخصصة فى هذا المجال. وتنوعت أنشطتها التعليمية لتواكب متطلبات هذا العصر فى تكنولوجيا حديثة متطورة وتعددت كلياتها إلى كلية الهندسة والتكنولوجيا إلى جانب كلية النقل البحرى والتكنولوجيا، هذا بالإضافة إلى تطورها الدائم فى تقديم خدماتها فى مجال البحوث والاستشارات الفنية عن طريق مركز البحوث والاستشارات وكذلك معهد تدريب بالموانى.

ولقد قامت الأكاديمية منذ إنشائها عام 1972 وحتى العام الدراسى 97/96 بتوفير 135112 فرصة دراسته (مائة وخمسة وثلاثون ألف ومائة واثنا عشر فرصة دراسة) لأبناء 58 دولة عربية وأفريقية وأسيوية وأوروبية وغيرها موزعة خلال ثلاث مراحل من عمر الأكاديمية.

وقد مرت الأكاديمية خلال خمسة وعشرين عاما بالعديد من التحديات وخاضت فى سبيل كسبها الكثير من الصعوبات إلا أن مساندة الدولة لها ودعمها الدائم فى ظروفها الصعبة استطاعت أن تجتاز كل الأزمات.

2/4/11 معهد تدريب الموانى:

أنشئ معهد تدريب العاملين فى الموانى فى يوليو عام 1982 بقرار من وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى تحت مظلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وأسند إليه مهمة توفير فرص التدريب والتأهيل للعاملين فى قطاع الموانى والنقل البحرى من كافة المستويات الفنية والإدارية فى جمهورية مصر العربية والدول الأفريقية.

والمعهد مجهز بإمكانات تعليمية من قاعات ووسائل سمعية وبصرية ومكتبة ومعامل حسابات إليكترونية ومحاكيات وورش فنية متعددة، وقد جهز المعهد مؤخرا (فبراير 99) بأحدث محاكى الأوناش العملاقة لتداول الحاويات وهو الفريد على مستوى منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا، وقدم المعهد خلال الفترة من 1982 وحتى 98/6/30، 32900 فرصة تعليم وتدريب وبلغ عدد الدورات التدريبية التى نفذها المعهد خلال نفس الفترة 2510 دورة تدريبية.

3/4/11 مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى:

أنشئ مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى فى عام 1984 فى إطار الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى باعتباره مؤسسة لا تستهدف الربح، ويشترك فى تمويل المركز واحد وعشرون شركة من شركات القطاع العام وخمسة شركات من شركات القطاع الخاص.

ويهدف المركز إلى تحقيق الآتى:

- تنفيذ مشروعات البحوث والتطوير والدراسات الاستشارية.
- تقديم الدعم الفنى والإدارى لأنشطة البحوث والتطوير بقطاع النقل البحرى.
- العمل على تنمية الكوادر البحثية بقطاع النقل البحرى.
- العمل على تحقيق النمو المستمر وتكوين الخبرات والمعرفة بصورة مطردة عن طريق تنمية إمكانياتنا الذاتية.

كما بلغ عدد الدراسات ومشروعات وأعمال البحوث التى نظمها المركز للعاملين فى قطاع النقل البحرى إلى 272 دراسة ومشروع على النحو الذى يوضحه الجدول التالى:

جدول رقم (11-1)

مشروعات مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى

موضوع الدراسة والمشروع	عدد الدراسات وأعمال البحث
البحث الفنى	74
الاقتصاد البحرى	56
نظم المعلومات	103
خدمة المعلومات	37
بحوث العمليات	2
إجمالى	272

4/4/11 المركز البحرى للتدريب الفنى:

بلغ عدد الدورات التدريبية التى قدمها المركز منذ إنشائه عام 1974 عدد 53 دورة للتدريب البحرى والفنى والإلكترونى وأعمال التبريد للعاملين على السفن والذى بلغ عددهم 3416 متدرب.

5/4/11 بنك معلومات النقل البحرى:

إيمانا من وزارة النقل والمواصلات بأن توفير المعلومات والبيانات الدقيقة عن كافة أنشطة قطاع النقل البحرى يعتبر أمراً بالغ الحيوية لتنمية المعلومات المتداولة بين العاملين فى هذا المجال لمواكبه المستجدات والتطورات التى تشهدها صناعة النقل البحرى، هذا بالإضافة إلى أهميتها بالنسبة للباحثين والدارسين فى هذا المجال، فقد قامت وزارة النقل البحرى بإنشاء أول بنك معلومات لقطاع النقل البحرى المصرى وبالوطن العربى فى عام 1996.

وتتكون القاعدة المركزية لبيانات بنك المعلومات من أربع مجموعات رئيسية تغطى اهتمامات النقل البحرى وهى:

1- قواعد بيانات الموانى المصرية.
2- قواعد بيانات مصلحة الموانى والمنائر.
3- قواعد بيانات الموارد المالية والبشرية.
4- قواعد البيانات البيلوجرافية.

ومن خلال قاعدة البيانات المركزية يمكن للبنك تقديم خدمة المعلومات طبقا لمطالب المستفيدين وكذلك تقديمها عن طريق شبكة الإنترنت الدولية.

5/11 التنمية البشرية فى مصر:

يقصد بالتنمية البشرية بصفة عامة ضرورة توفير الإشباع الكافى للأفراد وتحقيق رغباتهم الخاصة بمختلف الاحتياجات المادية والمعنوية كالحاجات الضرورية مثل الغذاء والكساء والصحة والتعليم والمأوى والتعبير عن الرأى والشعور بالمشاركة والانتماء والأمن والأمان والبيئة النظيفة من التلوث وغير ذلك.

أما عن كيفية قياس التنمية البشرية فى مجتمع معين أو فى إقليم أو مقاطعة معينة داخل المجتمع الواحد، فقد توصل المتخصصون إلى مقياس للتنمية البشرية يقوم على استخدام ثلاثة مؤشرات فرعية تعكس فى جملتها التنمية البشرية. ويقيس كل مؤشر من هذه المؤشرات أحد العناصر الثلاثة للتنمية البشرية. وهذا العناصر وكيفية قياسها يمكن عرضها فى الآتى:

أ- عنصر الصحة:

ويمكن قياسه من خلال استخدام مؤشر المستوى الصحى والذى يعبر نه بالمعادلة الآتية:

$$\text{مقياس مؤشر الصحة} = \frac{\text{العمر المتوقع عند الميلاد} - \text{الحد الأدنى للعمر}}{\text{الحد الأقصى للعمر} - \text{الحد الأدنى للعمر}}$$

ولقد حدد تقرير التنمية البشرية فى العالم الصادر من البنك الدولى الحد الأقصى بـ 85 سنة والحد الأدنى بـ 25 سنة.

مثال: أحسب مؤشر الصحة إذا كان العمر المتوقع عند الميلاد 60 سنة.

$$\text{مقياس مؤشر الصحة} = \frac{25-60}{25-85} = \frac{35}{60} = 0.58$$

وكلما ارتفعت قيمة هذا المؤشر كلما دل ذلك على زيادة عنصر الصحة كأحد أهم عناصر التنمية البشرية ومن ثم زيادة التنمية البشرية والعكس صحيح.

ب- عنصر التعليم:

ويمكن قياسه من خلال مؤشر المستوى التعليمى والذى يعبر عنه بالمقارنة الآتية:

$$\text{مقياس مؤشر الصحة} = \frac{\text{المستوى الفعلى للتعليم} - \text{الحد الأدنى للتعليم}}{\text{الحد الأقصى للتعليم} - \text{الحد الأدنى للتعليم}}$$

ولقد حدد تقرير التنمية البشرية فى العالم الصادر من البنك الدولى أيضا الحد الأدنى للتعليم (صفر%) والحد الأقصى للتعليم (100%).

مثال:

أحسب مؤشر التعليم، إذا كانت نسبة الأمية 40% فى أحد المتجمعات.

الحل

$$\text{مقياس مؤشر التعليم} = \frac{60\% - \text{صفر}\ \%}{100\% - \text{صفر}\ \%} = 0.60$$

وكلما ارتفعت أيضا قيمة هذا المؤشر كلما دل ذلك على زيادة المستوى التعليمى كأحد أهم عناصر التنمية البشرية، ومن ثم زيادة التنمية البشرية والعكس صحيح.

ج- عنصر الدخل:

ويمكن قياسه من خلال مؤشر الغنى أو الفقر، والذى يعبر عنه بالمعادلة الآتية:

$$\text{مقياس مؤشر الدخل} = \frac{\text{المستوى الفعلى لدخل الفرد} - \text{الحد الأدنى}}{\text{الحد الأعلى لدخل الفرد} - \text{الحد الأدنى}}$$

فمثلا، فى مصر حدد تقرير التنمية البشرية فى مصر الصادر عام 1998/1997 الحد الأدنى بـ 100 دولار والحد الأقصى بـ 6469 دولار.

مثال:

أحسب مؤشر الدخل إذا كان متوسط دخل الفرد فى مصر 1000 دولار.

الحل

$$\text{مؤشر الدخل} = \frac{1000-100}{6469-100} = \frac{900}{6369} = 0.14$$

$$\therefore \text{مؤشر التنمية البشرية} = \frac{\text{مؤشر الصحة + مؤشر التعليم + مؤشر متوسط الدخل للفرد}}{3}$$

$$= \frac{0.14+0.60+0.58}{3} = 0.44$$

وتتراوح قيمة مؤشر التنمية البشرية بين صفر % و 100% أى بين الصفر والواحد الصحيح. وكلما كانت قيمة المؤشر تقترب من الواحد الصحيح كلما دل ذلك على ارتفاع التنمية البشرية، بينما كلما كانت قيمة المؤشر تقترب من الصفر كلما دل ذلك على انخفاض التنمية البشرية.

أما عن قيمة مقياس التنمية البشرية على مستوى دول العالم، فيمكن تقسيم دول العالم حسب ذلك المقياس إلى ثلاث فئات رئيسية طبقاً لما حددها تقرير التنمية البشرية الصادر من البنك الدولى عام 1999م.

هذه الفئات الثلاثة هى:

أ- دول ذات تنمية بشرية مرتفعة: وهذه الدول هى التى تكون فيما قيمة مؤشر التنمية البشرية 80% فأكثر ولقد بلغ عد هذه الدول خمسة وأربعين دولة.

ب- دول ذات تنمية بشرية متوسطة: وهى تلك الدول التى تتراوح قيمة مؤشرة التنمية البشرية فيها ما بين 50% وأقل من 80% ولقد بلغ عدد هذه الدول حولى أربعة وتسعين دولة.

ج- دول ذات تنمية بشرية منخفضة: وهى تتضمن تلك الدول التى تتراوح قيمة مؤشر التنمية البشرية فيها ما بين صفر% وأقل من 50%. ولقد بلغ عدد هذه الدول عام 1999 حوالى 35 دولة.

6/11 مقياس التنمية البشرية فى مصر:

بتطبيق مقياس التنمية البشرية بمؤشراته الثلاثة على مصر، نجد أن المقياس الكلى للتنمية البشرية بلغ فى أول التسعينيات حوالى 43% مما يعنى مصر كانت تدخل فى ذلك الوقت ضمن الدول منخفضة التنمية البشرية (أقل من 50%)، بينما ارتفعت قيمة مؤشر التنمية البشرية فى أواخر التسعينيات لتصل إلى 63% مما يعنى أن مما يعكس التحسن الملحوظ فى قيم المؤشرات الفرعية الثلاثة (الصحة – التعليم – متوسط دخل الفرد) فى الاقتصاد المصرى ومن ثم يكون لذلك آثاره الإيجابية على التنمية الاقتصادية والاجتماعية فى مصر. إلا أنه بالنظر إلى قيمة مقياس التنمية البشرية حسب التوزيع الإقليمى للدولة أى على مستوى المحافظات، نجد أن هناك تباين كبير (سؤ التوزيع) فى قيم ذلك المقياس من محافظة الأخرى، حيث وصلت قيمة مقياس التنمية البشرية فى محافظة بورسعيد إلى ما يقرب من 82%، بينما بلغت قيمة هذا المقياس فى محافظة أسيوط إلى 506. أى أقل من 51% مما يعكس التفاوت الكبير (31%) بين المحافظتين.

وذلك يتطلب ضرورة إعادة التوزيع للمشروعات الإنتاجية والخدمية بين الأقاليم المختلفة للدولة وبما ينعكس في النهاية على تقارب مستويات الأداء ومن ثم تقارب قيمة مقياس التنمية البشرية في الأقاليم المختلفة للبلاد. إن العبرة ليست فقط برفع مؤشر التنمية البشرية على المستوى الكلى للبلاد، ولكن أيضا لابد من أن يكون ذلك الارتفاع في قيمة المؤشر موجوداً في معظم أقاليم البلاد وبما يؤدى إلى مزيد من التنمية الإقليمية ويعكس كفاءة عمليات التخطيط الإقليمي.

ولقد أشار شولتز Schultez أن التراكم المعرفى والتعليم للسكان ما هو إلا نوع من الاستثمار في رأس المال البشرى Investment in human Capital وبالتالى المساهمة في زيادة الإنتاج ورفع الإنتاجية لأهم عنصر من عناصر الإنتاج. وهذا النوع من الاستثمار ربما يفوق في أهميته الاستثمار في رأس المال المادى. كما قام البنك الدولى WB بعمل مجموعة من الدراسات أكدت نتائجها ما أشار إليه شولتز وما لتطوير رأس المال البشرى من آثار تنموية على الاقتصاد الوطنى. كما أن إحداث نمو اقتصادى مهم في إعادة تخصيص الموارد الإنتاجية وأهم عناصر العمل ومن ثم رفع كفاءة ذلك العنصر من خلال التعليم والتدريب وزيادة الخبرة وتدعيم المعرفة. ويمكن تعريف التعليم بأنه أحد الأركان الثلاثة الرئيسية (العلم - الصحة - الدخل القومى) للتنمية البشرية ويشمل كل أنواع التعليم الإنسانى التى تسهم في زيادة المعرفة وإيجاد التراكم الفكرى الذى يتولى عنه نمو رأس المال البشرى. ويعرفه البعض على أنه العملية التى تتم في مؤسسات مخصصة لذلك مثل المدارس والجامعات والمراكز البحثية.

7/11 أهمية التعليم للسكان والموارد البشرية:

لا أحد يستطيع أن ينكر مدى الدور الإيجابى الذى يمكن أن تلعبه السياسة التعليمية الناجحة فى إنجاح السياسة الاقتصادية والاجتماعية التى تهدف لرفع معدلات التنمية الشاملة وزيادة معدلات الرفاهية للسكان فى أى مجتمع. أن أهمية التعليم وانعكاساته الإيجابية على السكان والاقتصاد عموماً يمكن أن نستخلصها من العناصر الآتية:

1- الإقبال المتزايد والطلب الكبير والرغبة فى مزيد من التعليم لا سيما (التعليم الرسمى فى المدارس سواء فى الدول النامية أو فى الدول المتقدمة). إن هذا الطلب المتزايد لا يتأتى إلا من خلال اقتناع الناس والسكان بأهمية الدور الإيجابى والحيوى الذى يمارسه التعليم عليهم وعلى أولادهم.

2- التعليم له دور فى زيادة الإنتاجية ورفع متوسط نصيب الفرد من الدخل القومى. فالكثير يعتقد بأن هناك علاقة طردية بين التوسع فى التعليم وبين نصيب الفرد من الدخل وبين الدخل القومى عموماً ومن هنا، فهناك رغبة لدى السكان فى العالم فى التوسع فى التعليم والإقبال على الالتحاق بمؤسساته أملا فى زيادة الدخل ورفع معدلات الرفاهية.

3- بالإضافة للدول الإيجابى للتعليم على الدخل القومى والإنتاجية ومتوسط دخل الفرد، فإن العكس صحيح أيضا فى أن هناك علاقة طردية (إيجابية) بين مستويات الدخل القومى وبين مستويات التعليم، حيث أن انخفاض متوسط نصيب الفرد من الدخل القومى (فى المجتمعات الفقيرة) يؤدى إلى تخفيض عمليات الإقبال على التعليم وتدنى المستوى التعليمى وعدم الرغبة والقدرة على التعليم ومن ثم انتشار وتفشى الجهل والأمية بين السكان فى المجتمعات الفقيرة. بينما نجد فى المجتمعات

المتقدمة اقتصادياً والتى يرتفع فيها متوسط نصيب الفرد من الدخل القومى تزداد فيها مستويات التعليم وتنحصر الأمية ويضيق الجهل فى أضيق الحدود. إن ارتفاع نصيب الفرد من الدخل يجعله ينفق أكثر على الخدمات المختلفة ومنها خدمة التعليم، والعكس صحيح. وبالرغم من ذلك لا تنجو هذه القاعدة من بعض الاستثناءات.

4- إن ما يعكس أهمية التعليم أيضا هو أنه بند مصروفات أو عنصر إنفاق تتحمل فى سبيل تغطية تكاليفه الأسر الكثير ومن هنا، فإن الإنفاق على التعليم يلتهم جزء كبير سواء فى ميزانية الأسرة أو فى ميزانية الدولة باعتباره من أهم الخدمات الاجتماعية التى تسهم وبلا شك فى عملية التنمية الاقتصادية. إن الإنفاق على التعليم قد يصل فى بعض الدول إلى أكثر من 3% أو حتى 5% من الناتج القومى الإجمالى GNP، كما أن ما يقرب من 5/1 ميزانية الدولة من كثير من دول العالم يتم تخصيصها عادة للإنفاق على التعليم.

8/11 أشكال التعليم والتأهيل للموارد البشرية:

يمكن التفرقة بين ثلاثة أنواع رئيسية من التعليم، وإن كانت هذه الأنواع الثلاثة يمكن النظر إليها على أنها بدائل لبعضها البعض الآخر تحت ظروف معينة. هذه الأنواع الثلاثة هى:

1- التعليم الرسمى Formal Education:

وهذا الشكل من أشكال التعليم يتم فى مؤسسات مخصصة لذلك تسمى بالمدارس وتبدأ من مراحل مبكرة للعمر (أربع سنوات أو أكثر تحليلا)،وهم بذلك يتفرغون للتعليم فى هذه المدارس الرسمية (مرحلة التعليم الأساسى – التعليم المتوسط – التعليم العالى). ولا يمارسون أعمالاً فى الواقع العملى.

2- التعليم شبه الرسمى Non Formal Education

وهذا الشكل من أشكال التعليم يتم خارج نطاق المؤسسات التعليمية الرسمية أى خارج نطاق المدارس، وذلك فإن أصحاب هذه الفئة غالبا ما يكونوا فى مراحل سنية أعلى من الأفراد الذين فى التعليم الرسمى، وغالبا ما يمارسون أعمالاً وينخرطون فى الواقع العملى. ويكون التعليم هنا غالبا فى صورة برامج منظمة مكثفة وقصيرة الأجل وأكثر تركيزاً من برامج التعليم الرسمى وذلك بهدف تنمية المهارات الوظيفية للاستفادة بها فى الواقع العملى، فضلا عن تعليم أوليات القراءة والكتابة وإتاحة الحياة والانتماء الوطنى غير ذلك. وهذا النوع يتم فى المصانع والمؤسسات والشركات الإنتاجية وغيرها.

3- التعليم غير الرسمى Informal Education

وهذا الشكل من أشكال التعليم يتم خارج المؤسسات المتخصصة ويتم أيضا بعيداً عن برامج منظمة تتم فى إطار مؤسسات معينة فى التعليم شبه الرسمى أى أن هذا النوع يشمل كافة العمليات التعليمية التى تتم خارج كل من التعليم الرسمى والتعليم شبه الرسمى. ومن هنا قد تتم عمليات التعليم غير الرسمى فى البيت أو العمل أو فى النادى أو فى المجتمع .. إلخ.

9/11 ملامح التعليم فى الدول النامية:

يتميز التعليم فى دول العالم الثالث بمجموعة من الملامح ويختص بمجموعة من الخصائص Characteristics التى انعكست من الرغبة المتزايدة لدى الإدارات السياسة فى معظم الدول النامية بعد الاستقلال فى مزيد من التعليم والتوسع فى مراحله وأشكاله. ومن هذه الخصائص والملامح التى تميز بها التعليم فى الدول النامية ما يلى:

1- الزيادة الكبيرة فى أعداد الطلاب المسجلين فى المدارس (التعليم الرسمى) فى جميع مراحله ومستوياته خلال النصف الثانى من القرن العشرين وبعد نيل معظم الدول النامية لاستقلال السياسة.

2- تبنى سياسة التعليم المجانى Free-Schooling فى العديد من الدول النامية خاصة تلك التى مالت للأخذ بالمذهب الاشتراكى فى إدارة الحياة الاقتصادية. ولقد كانت سياسة التعليم المجانى تغطى كافة مراحل التعليم فى تلك الدول وليس المراحل الدنيا فقط (التعليم الأساسى). ولقد طبقت سياسة التعليم المجانى فى كثير من الدول النامية مثل مصر فى أفريقيا وسريلانكا فى آسيا. ولقد تطلب ذلك مزيد من الإنفاق على التعليم وتخصيص بند أكبر فى ميزانيات الدول لهذا الغرض، وقد واجهت بعض الدول المطبقة لهذه السياسة مشاكل مالية نتيجة لذلك.

3- ترتب على النمو السريع فى التعليم والتوسع فى مراحله وأشكاله المختلفة أن حدث نقص كبير فى القائمين على التعليم من مدرسين وإداريين وغير ذلك وترتب على ذلك ارتفاع الكثافة العددية فى الفصل الواحد مما قل معه درجة التركيز وانخفض مستوى الاستيعاب والتحصيل ومن ثم انخفضت جودة المنتج التعليمى وتقلصت مهاراته المكتسبة عن طريق التعليم المدرسى الرسمى. وتطلب ذلك ضرورة تدريب القائمين على التعليم لرفع مهاراته مع تنسيق عملية التعليم وتوزيعهم على المناطق بطريقة تسمح بالتغطية الكاملة لها.

4- الضغط الكبير على ميزانيات الدول النامية بسبب سياسات التوسع فى التعليم خاصة التعليم الرسمى فى بداية النصف الثانى من القرن العشرين. وترتب على ذلك عدم قدرة بعض الدول على الإنفاق الكافى على التعليم مما ظهرت معه الأصوات التى تطالب بضرورة مشاركة

الأغنياء فى تمويل عملية التعليم، مع ضرورة التوسع فى التعليم الرسمى الخاص بجانب التعليم الرسمى الخاص بجانب التعليم الرسمى الحكومى ولقد شكل ذلك بعض أوجه القصور فى الخدمة التعليمية المقدمة.

5- ارتفاع عدد المتسربين من التعليم drop outs أى أولئك الذين لم يكملوا مرحلة متكاملة من مراحل التعليم، فضلا عن زيادة عدد الباقين للإعادة (الراسبين) Repeaters، مما يعكس انخفاض درجة الاستيعاب والتحصيل، حيث أكدت الدراسات العلمية أن درجة استيعاب الطلاب فى الدول النامية هى أقل بكثير من درجة استيعاب الطلاب فى الدول المتقدمة. كما أن المهارات التى يتعلمها هؤلاء الطلاب ربما يفقدونها بعد ذلك وتتفلت ذاكرتهم بسبب عدم استعمالها فى الواقع العملى أو بسبب طول الفترة بين تعلمها وبين الالتحاق بالعمل لتفعيل ما تعلموه. إن ذلك يكلف بالطبع الدول النامية الكثير ويحل تكلفة العملية التعليمية ربما تفوق العائد المتحصل منها فى بعض الأحيان.

6- غياب أو على الأقل انخفاض درجة العدالة الاجتماعية فى توزيع الخدمات التعليمية فى معظم الدول النامية وهذا يتفق أيضا مع سوء توزيع الدخل وبعض الخدمات الاجتماعية الأخرى غير التعليم مثل الصحة. فمثلا نجد أن الأفراد الذين فى الحضر يتمتعون بمستوى تعليمى أعلى وبعدد مدارس أوفر وقرب المكان من تواجد المراكز التعليمية من معاهد وجامعات، وبعكس الحال فى الريف وهكذا.

7- الاهتمام الأساسى لدى معظم الأفراد فى الدول النامية بالحصول على الشهادة Certificate أكثر من الاهتمام بمستوى التعليم ودرجة التعليم والجودة فى المنتج التعليمى وذلك لأن إنهاء مستوى تعليمى معين أو مرحلة معينة بنجاح والحصول على شهادة تؤكد ذلك هو المطلوب والمرغوب فيه من جانب المؤسسات والشركات التى تستقطب هذه الفئة المتعلمة. إن ذلك النظام يحول دون جنى الثمار الحقيقية للعملية التعليمية ويسير بها فى مسار غير صحيح ويقلل من جودتها وكفاءتها.

8- ظهور مشكلة البطالة بين المتعلمين educated Unemployment فى كثير من الدول النامية التى أخذت بمنطق التوسع فى التعليم دون تخطيط مسبق لذلك ودونما ربط بين متطلبات سوق العمل وبين محتوى المواد التعليمية. ومن أمثلة الدول التى تواجه بطالة بين المتعلمين نجد الهند والفلبين وسريلانكا، حيث وصلت البطالة بين المتعلمين فى الأخيرة وخاصة خريجى الجامعات إلى 50% وهذه البطالة تجعل أنه من الضرورى إعادة النظر فى سياسة التوسع فى التعليم ولاسيما التعليم الجامعى.

9- عدم التوافق بين ما يتعلمه الطلاب فى المدارس وبين ما تتطلبه الوظيفة وذلك فى معظم الدول النامية مما يجعل الأفراد المتعلمين يقبلون أعمالاً لا تتناسب مع مستوى تعليمهم وأحيانا ليس لها صلة على الإطلاع بما تم تعلمه فى المدارس. حيث يتم الاستعانة بالتعليم شبه الرسمى وغير الرسمى لتعويض ذلك وبما يتوافق مع متطلبات الوظائف التى يلتحقون بها وذلك من خلال عمليات التدريب والتعليم والممارسة وغير ذلك.

10- فشل نظام التعليم الرسمى فى معظم الدول النامية فى عرض المهارات المطلوبة، كما فشل هذا النظام (نظام التعليم الرسمى) لنقص الخبرة بمتطلبات الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية. ومن هنا لم يلعب التعليم الرسمى دوراً كبيراً فى نظام التعليم بالرغم من استيعابه للجزء الأكبر من ميزانية التعليم، حيث قامت كثير من الإدارات الحكومية بتدريب موظفيها عن طريق برامج تدريبية متخصصة وذلك عند حاجتها إلى خبرات معينة.

10/11 أهمية التعليم لتحقيق التنمية الاقتصادية والسياسية الاجتماعية:

1- إن تخطيط القوة العاملة مع توفير التعليم المناسب لها سينعكس وبلا شك إيجابيا على معدلات التنمية الاقتصادية ويرفع من معدلات إنتاجية عنصر العمل بل وعناصر الإنتاج الأخرى من خلال توافر طبقة من المنظمين ذوى المستويات التعليمية والمهارات العلمية المرتفعة.

2- لابد من وضع سياسة تعليمية سليمة تتوافق ومتطلبات الواقع الاقتصادى والاجتماعى لأى مجتمع من المجتمعات، وحتى تصبح حينئذ قادرة على توفير البيئة البحثية المعرفية القادرة على توفير المهارة الكافية لدى عنصر رأس المال البشرى.

3- أن تحقيق مستوى من التعليم يساعد على التماسك الوطنى ويقوى من الوحدة الوطنية ويرفع من درجة شعور المواطن بالانتماء لتلك الدول التى ساهمت فى تثقيفه وتعليمه ووفرت له الحد الأدنى من التعليم الرسمى.

4- يؤمن بعض علماء السياسة أن الديمقراطية السياسية تتطلب مستوى معين من التعليم الذى يخدم تلك الديمقراطية ويساعد على جنى ثمارها، وإلا كانت ديمقراطية مزيفة تستغل تضاؤل المستوى التعليمى والوضع المعرفى والثقافى المتدنى لدى الشعب.

5- توفر درجة التعليم الحد الأدنى من المهارات التى يتطلبها فى الغالب سوق العمل ومن ثم تنخفض البطالة – فى حالة التخطيط السليم لقوة العمل والسياسة التعليمية – بين المتعلمين مقارنة بغير المتعلمين، فضلا عن ارتفاع متوسط دخل الفرد المتعلم مقارنة بدخل غير المتعلم.

مراجع الفصل الحادى عشر

1- مجلس الشورى (1999) النقل البحرى فى مصر: حاضره ومستقبله وأثره على التجارة الخارجية المصرية، التقرير النهائى للجنة الإنتاج الصناعى والطاقة، دور الانعقاد العادى التاسع عشر.

2- محمود عبد الرازق (2002) اقتصاديات السكان والموارد البشرية، جهاز نشر وتوزيع الكتاب الجامعى، جامعة حلوان، القاهرة.

3- أمينة عز الدين (2002) التطور الاقتصادى والموارد الاقتصادية، جهاز توزيع ونشر الكتاب الجامعى، جامعة حلوان، القاهرة.

4- الأمم المتحدة، تقارير التنمية البشرية، سنوات متفرقة.

5- الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى والإحصاء والتشريع (1991) الموارد البشرية والبطالة المؤتمر العلمى السنوى الخامس عشر للاقتصاديين المصريين، القاهرة.

الفصل الثانى عشر

التطورات الحديثة في النقل الجوي

تجربة الاتحاد الأوروبي في النقل الجوي

والآثار المترتبة عليها

الفصل الثاني عشر

التطورات الحديثة في النقل الجوي

تجربة الاتحاد الأوروبي في النقل الجوي والآثار المترتبة عليها

1/12 مقدمة:

يعتبر النقل الجوى أحد المجالات الرئيسية لعملية النقل الدولى. وبالرغم من الحداثة النسبية لذلك النوع من فروع النقل، إلا أنه استمد أهمية خاصة نظراً لما يتمتع به من بعض المزايا والخصائص التى قد لا تتوافر فى أى فرع أخر نم فروع النقل الدولى سواء النقل البحرى أو النقل البرى. فهو يتميز بالكفاءة والسرعة والمرونة وتوافقه مع نقل كثير من البضائع ذات الخصائص والسمات المعينة مثل تلك البضائع ذات الخصائص أو السمات المعينة مثل تلك البضائع التى قد تتعرض للتلف أثناء عملية النقل التى تستغرق وقت طويل، كما أنه يناسب أنواع السلع خفيفة الوزن عالية القيمة مما يبرر نقلها بهذه الوسيلة من وسائل النقل غالية الثمن مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

ومن ثم، تعتبر دراسة اقتصاديات النقل الجوى – ضمن دراسة اقتصاديات النقل الدولى لها ما يبررها حتى تكتمل الحلقات الدراسية المتواصلة لعمليات النقل الدولى بأنواعه المختلفة، كما أن التقدم الحديث فى مجالات النقل الدولى سواء فيما يتعلق بسعة الطائرات أو أحجامها أو تقدم علم الملاحة الجوية واقتصاديات إنشاء المطارات الجوية لنقل البضائع وغير ذلك، كل هذا انعكس فى النهاية على الدور المهم الذى يمكن أن يلعبه النقل الجوى فى عمليات التجارة الخارجية تصدير واستيراد بصفة خاصة، وفى رفع أداء

وكفاءة الاقتصاد الدولى بصفة عامة. بالإضافة لما سق، فلا يمكن لأحد أن يتجاهل دور النقل الجوى فى تسهيل انتقالات الأشخاص ورجال الأعمال عبر دول العالم المختلفة وما لذلك من آثار إيجابية على تنفيذ عمليات الاستثمار الدولى والربط بين الفروع المختلفة للشركات دولية النشاط.

لقد طرأ على صناعة النقل الجوي خلال العقدين الأخيرين عدد كبير من التطورات المتلاحقة سواء في سياسة تنظيم الحركة الجوية بين النقاط المختلفة على المستوى العالمي، والإقليمي، والمحلي أو على مستوى الاتفاقات الثنائية بين الدول الأطراف. ومن أهم هذه التطورات سياسة نزع القيود "Deregulation" التي طبقتها الولايات المتحدة على النقل الجوي الداخلي عام 1978 وما تلاها من سياسات لتحقيق مبدأ السماوات المفتوحة في النقل الجوي الدولي في عام 1979 "Open Skies Approach". ونتج عن ذلك زيادة حدة المنافسة الكاملة أمام جميع الشركات العاملة وإمكانية تخفيض نفقات الأجور والمرتبات مما انعكس في تخفيض الأسعار ورفع معاملات الحمولة. وقد تزامن مع هذه التغيرات ظهور نظرية تنازع الأسواق "Theory of Contestable Markets" كل هذا كان من شأنه تحقيق حرية دخول وخروج الشركات بسهولة لغياب النفقات الغارقة والذى نتج عنه نمو وزيادة حجم تردد الحركة الجوية في نقاط تجمع معينة "Hub" ، مما أسفر عن إفلاس عدد كبير من الشركات لعدم قدرتها على الصمود. وقد أدى ذلك إلى ظهور عمليات الاندماج والاستحواذ بين الشركات الموجودة في السوق الأمريكي وما استتبعها من آثار على كل من أستراليا ونيوزيلاندا، وكندا ثم أوربا وآسيا وأخيراً أفريقيا.

هذا ويلاحظ تزايد الاهتمام في الوقت الحالي بالانعكاسات والآثار المحتملة لسياسة السماوات المفتوحة في الاتحاد الأوروبي على الحركة الجوية

الدولية، والعربية. وفي مصر على وجه الخصوص، فقد بدأت لأول مرة الشركات العالمية الكبرى تتعاون فيما بينها بأسلوب يضمن لها تحقيق حجم حركة جوية مناسبة، وتخفيض نفقات التشغيل حتى تستطيع أن تحافظ على وجودها في الأجواء الدولية. حيث أصبحت شركات الطيران الأخرى في وضع لا تحسد عليه، يهدد وجودها ويحتم عليها اتخاذ موقف لمقابلة تلك السياسة الجديدة.

2/12 تعريف اقتصاديات النقل الجوى:

يمكن تعريف النقل الجوى على أنه ذلك النشاط الاقتصادى الذى يشير إلى إتمام عمليات نقل البضائع والأشخاص عبر الفضاء باستخدام الطائرات بين دول العالم المختلفة.أما اقتصاديات النقل الجوى، فهى دراسة الأبعاد الاقتصادية والآثار المختلفة التى ترتبط بعمليات النقل الجوى وتحديد المنافع والتكاليف لتلك العمليات، مع تحديد صافى الأرباح (أو الخسائر) الناجمة عن ذلك النشاط وما لذلك من آثار على الأنشطة الاقتصادية سواء المرتبطة بالسلع (الصادرات، الواردات) أو المرتبطة بالخدمات (خدمة السياحة – التعليم – إلخ).

3/12 نطاق دراسة النقل الجوى:

يمكن دراسة النقل الدولى من عدة زوايا وباستخدام مجموعة من المداخل. فقد يمكن دراسة النقل الجوى من الزاوية الفنية، بمعنى دراسة هندسة الطيران والمكونات الفنية للطائرة من محركات وأجزاء وتركيبات .. إلخ، ودراسة النواحى الفنية لبناء المطارات وتشييد الموانى الجوية وعمل أرصفة الهبوط والإقلاع .. إلخ. وهذه الزاوية تخرج عن نطاق اهتمامنا. وقد يمكن دراسة النقل الجوى من زاوية الأبعاد الاقتصادية له بمعنى دراسة اقتصاديات النقل الجوى من حيث: الطلب على النقل الجوى، عرض النقل الجوى، سوق

النقل الجوى، تسعير خدمات النقل الجوى، التوازن فى سوق النقل الجوى، الإيرادات الناجمة من عمليات النقل الجوى، التكاليف التى يجب تحملها لإتمام عمليات النقل الجوى، صافى الأرباح (أو الخسائر) من النقل الجوى، دور النقل الجوى فى دعم التنمية الاقتصادية، دوره فى زيادة الرفاهية للمستهلكين، دوره فى دعم ميزان التجارة غير المنظورة ضمن ميزان المدفوعات، دوره فى زيادة الناتج القومى الإجمالى GNP، دوره فى دعم الأنشطة الخدمية الأخرى مثل خدمات السياحة والسفر .. إلخ. وهذه الزاوية هى التى تهمنا كمتخصصين فى التجارة الخارجية وفى دراسة وتفهم الانعكاسات الاقتصادية للأنشطة الاقتصادية الدولية وما يرتبط بها من خدمات النقل والشحن والتخليص وغيرها.

4/12 أهمية دراسة النقل الجوى:

مما تقدم، يمكن حصر مجمعة من العناصر والبنود التى تعكس الأهمية القصوى التى تبرر دراسة هذا النوع المهم من فروع النقل الدولى حيث تتبع أهمية دراسة اقتصاديات النقل الدولى من خلال الآتى:

1- النمو السريع لحجم التجارة الدولية لا سيما فى الفترة الأخيرة حيث تضاعف حجم التجارة الدولية عدة مرات، مما يتطلب مزيد من التقدم فى وسائل النقل الدولى ومنها النقل الجوى حتى يمكن إتمام عمليات نقل تلك السلع والبضائع عبر مناطق العالم المختلفة.

2- النمو السريع والمتزايد لعنصر العمل باعتباره أحد عناصر الإنتاج، ومن ثم رغم هذا العنصر فى إنشاء مزيد من الأنشطة التجارية والإنتاجية العالمية وهذا يتطلب توافر وسائل أكثر كفاءة للنقل الدولى تتوافق مع السرعة التى تتطلبها تلك الأنشطة الإنتاجية والخدمية المختلفة.

3- زيادة الأنشطة الخدمية عبر العالم من أهمها أنشطة السياحة والسفر والتى تعتمد بصفة أساسية على النقل الجوى نظراً لخصائصه التى يتمتع بها مقارنة بالنقل البحرى والبرى ومن ثم يتناسب مع صناعة السياحة والترحال لنقل السياح وأمتعتهم عبر دول العالم المختلفة بل وربما داخل الدولة الواحد لدعم أنشطة السياحة الداخلية بالإضافة إلى نقل السياح الأجانب بين أقاليم الدولة الواحدة (من القاهرة إلى الأقصر ثم إلى شرم الشيخ مثلا داخل جمهورية مصر العربية).

4- دخول مزيد من السلع والبضائع حقل التجارة الدولية، ومن هذه السلع ما يتطلب معاملة خاصة تحتم استخدام وسيلة نقل مناسبة تتوافق وطبيعة هذه السلع، ومن هذه السلع تلك التى تتعرض للتلف بسرعة، أو تلك التى تكون خفيفة من الوزن، ومن ثم يكون النقل الجوى عبر الطائرات هو المناسب لها فى هذه الحالة (تصدير الزهور – تصدير بعض أنواع من الخضروات والفواكه – تصدير السلع غالية الثمن مثل التحف والمجوهرات ..).

5- تزايد أهمية الوقت فى إتمام الأنشطة الاقتصادية، مما يتطلب أحياناً ضرورة وصول المنتج أو الأفراد فى وقت قصير جداً Just in time وهذا يتطلب استخدام وسيلة نقل سريعة موفرة للوقت الأمر الذى يتوافر فى النقل الجوى.

6- تزايد الأنشطة الاستثمارية على المستوى الدولى "لا سيما الاستثمار الأجنبى المباشر FDI" وزيادة أنشطة الشركات متعددة الجنسيات، مما يتطلب نقل تلك الأنشطة عبر دول العالم المختلفة والربط بين الشركات الأم وفروعها المختلفة، وهنا يكون النقل الجوى دوره البارز فى هذا المجال ومن ثم دعم أنشطة الاستثمارات العالمية.

7- تتبع أهمية النقل الجوى أيضا من كونه يسهم فى نقل ما لا يقل عن 10% من حجم التجارة العالمية، ومن ثم المساهمة فى توفير خدمة النقل لجزء كبير من السلع والبضائع والأشخاص عبر دول العالم المختلفة.

8- كما أن ظهور وانتشار ظاهرة العولمة بأبعادها المختلفة قد جعلت من العالم بمثابة قرية، صغيرة ومن ثم زادت الرحلات والانتقالات عبر الدول المختلفة سواء بالنسبة للأفراد أو السلع والبضائع المختلفة.

5/12 اقتصاديات المطارات الجوية وخدمات الملاحة الجوية:

إن عمليات الطيران العام والأعمال الجوية (GA/AW) تشكل الأساس الذى يبنى عليه نظام النقل الجوى العالمى. كما أن طيارى الخطوط الجوية يتم تكوينهم وتأهيلهم عبر وسائل التدريب وبرامج التأهيل المختلفة، فضلا عن الاعتناء والاهتمام الذى يحصلون عليه من الوكالات المختلفة المقدمة للخدمات الصحية لأنشطة الملاحة الجوية والقائمين عليها، مع دعم الطيران المخصص لخدمة أنشطة الأعمال والتجارة الوطنية والدولية. كما أن أكثر من 600 ألف طيار مدنى و300 ألف آخرين يعملون فى هيئات الطيران العام وأعمال الملاحة الجوية وينفذون معظم العمليات الجوية ويسهمون بطريقة أساسية ومؤكدة فى دعم الأنشطة الاقتصادية المحلية والعالمية، ومن ثم يجب أن يتم تنفيذ تلك الأنشطة الفرعية المرتبطة بالملاحة الجوية بأعلى كفاءة ممكنة، مع توفير البنية الأساسية اللازمة لتخطيط وتنظيم وتشكيل العلميات الجوية ودعم العائد الاقتصادى من أنشطتها المختلفة. كما أن الغالبية العظمى من تسهيلات ونظم الطيران على المستوى العالمى نجدها قد صممت وتم تشغيلها لخدمة ورفع المكاسب المتحصل عليها من قبل خطوط الطيران. كما أن رفع العائد الاقتصادى من أنشطة الطيران والملاحة الجوية يتوقف على عديد من العناصر نذكر منها:

1- كفاءة العمل داخل الموانى الجوية Air ports: سواء ما تعلــق بعمليــات التخطيط أو التنظيم أو التوجيه أو الرقابة لحركة الدخول والخروج داخل تلك المطارات وبحيث تتم بكفاءة عالية، ورفع المقدرة الإدارية وتــوفير التمويل المناسب اللازم لتلك الأنشطة.

2- توفير مجموعة متكاملة من خدمات الملاحة الجويــة Air Navigation Services سواء تعلق الأمر بنقل السلع والبضائع، أو بنقل الأشخاص عبر دول وأقاليم العالم المختلفة، مع ضــرورة التــزام الحكومــات بوضــع الإجراءات والتنظيمات التى تكفل توفير درجة عالية ن الأمان لعمليــات النقل الجوى وبما يضمن رفع كفاءة وانسيابية ودرجــة أمــان المــرور الهوائى للطائرات المدنية. إن توفير هذه الخدمات هو مسئولية الحكومات والهيئات الرسمية، وبما يضمن فى النهاية رفع كفاءة ذلك القطاع الهــام والحيوى من قطاعات النقل الدولى.

وفى النهاية يمكن القول أن البنية الأساسية المتكاملة لعمليــات النقــل الجوى والملاحة الجوية يجب أن تأخــذ فــى حــسبانها المعــايير الدوليــة والممارسات التطبيقية، حتى تكون أكثر قدرة على تلبية متطلبات المــستهلكين وحتى يمكن فى النهاية رفع كفاءة نظام النقل الجوى على المستويين المحلــى والعالمى.

6/12 السمات الرئيسية لأنشطة أعمال النقل الجوى:

هناك مجموعة من الخصائص وعدد من السمات الأساسية التى تتميز وتتصف بها أنشطة الأعمال المرتبطة بالخطوط الجوية وأعمال النقل الجوى. تلك السمات التى قد تختلف عن سمات كثير من أنشطة الخــدمات الأخــرى بصفة عامة وأنشطة خدمات النقل البرى والملاحة البحرية بــصفة خاصــة. ونذكر من هذه السمات ما يلى:

1- هى صناعة خدمية: بمعنى أن متطلبات عمليات الملاحة الجوية وما تتطلبه من أنشطة معاونة مثل توفير بعض التجهيزات والمعدات والآلات والأفراد والخبراء والفنيين، وكافة التسهيلات الأخرى التى تتضمنها أنشطة النقل الجوى، ومن ثم فيمكن النظر إليها على أنها عملية صنع للخدمة الخاصة بالنقل الجوى الآن أداء الخدمات الجوية بكفاءة عالية من خلال مكوناتها يرفع من درجة الرضا والإشباع عند العملاء طالبى هذه الخدمة سواء لنقل بضائعهم أو لنقلهم هم وفى ضوء الأسعار الملائمة لهم. ومن هذه المنطلق فإن أنشطة الأعمال المرتبطة بالخطوط الملاحية الجوية مشابهة للأنشطة الخدمية الأخرى مثل الأنشطة المصرفية والأنشطة التأمينية وغيرها. وذلك لأن فى هذا النوع من الأنشطة لا يوجد منتج مادى يمكن تقديم مقابل الحصول على قيمة نقدية له يدفعها العميل كما لا يمكن تخزينها باعتبارها خدمة غير قابلة للتخزين حتى يمكن بيعها فى المستقبل ولعملاء آخرين.

2- هى صناعة كثيفة رأس المال: فهى لا تشبه كثير من الأنشطة الخدمية الأخرى فى هذه الخاصية تلك الأنشطة التى قد تعتمد أكثر على (كثيفة) عنصر العمل، لذلك نجد أن خدمة النقل الجوى والأنشطة الفرعية الأخرى المرتبطة به هى خدمة كثيفة رأس المال، حيث نجدها تحتاج إلى مزيد من الأرصفة والآلات والتجهيزات والتركيبات وأنظمة الاتصالات الحديثة، كما تتطلب أيضا كثير من التسهيلات والتجهيزات غالية الثمن وعلى درجة عالية من الكفاءة، كما تتطلب درجة عالية من التخطيط وأداء العمليات الإدارية الأخرى ذات المهارات العالية والنتيجة المستخلصة من كل ما سبق هى أن صناعة الملاحة الجوية يمكن اعتبارها أنشطة كثيفة رأس المال العينى والنقدى الذاتى بنوعية المادى

والبشرى، كما تتطلب مزيد من رأس المال النقدى أى كميات كبير من النقود والأموال اللازمة لرفع كفاءة تشغيل واستمرارية تلك الخدمة. ولذلك نجد أن معظم التجهيزات يتم تمويلها من خلال القروض أو الاعتماد على تراكم رأس المال العينى الموجود لدى تلك المؤسسات القائمة بأنشطة الملاحة الجوية. كما أن كثير من لمعدات والمتطلبات لذلك النشاط لا يلزم بالضرورة أن تكون مملوكة بل قد يمكن استئجارها أو الحصول على حق انتفاع منها لفترة زمنية محددة. وعلى أية حال، فإن الاحتياجات الرأسمالية الكثيفة التى تتطلبها تلك الخدمات تحتم ضرورة رفع العائد المتحصل من أداء تلك الخدمة.

3- هى خدمة تتطلب تدفع نقدى عالى: حيث أن الخطوط الجوية وملكيتها يتطلب توفير عديد من الطائرات وملحقاتها ومتطلباتها المختلفة، ولما كانت هذه السلع (وأهمها الطائرات) هى سلع باهظة القيمة، ومن ثم فإن هذه الخدمة وصناعتها يتطلب توفير مبالغ ضخمة لدى المستثمرين فى نشاط النقل الدولى والملاحة الجوية حتى يستطيعوا شراء تلك الطائرات وتوفير تلك المستلزمات لا سيما أن تلك السلع تتعرض للإهلاك عبر الزمن، ومن ثم فهى تحتاج لمزيد من شراء الوحدات الإضافية منها باستمرار حتى يمكن المحافظة على كفاءة أسطول النقل الجوى بل ورفع مستوى هذه الكفاءة. أن عمليات الإحلال والتجديد الكثيفة التى تتطلبها هذه الخدمة تستلزم مزيد من رؤوس الأموال النقدية لتوفيرها باستمرار. كما أن هذه الصناعة أيضا يتولد منها تدفق نقدى كثيف للداخل متمثل فى النولون الذى تحصل عليه شركات الملاحة الجوية مقابل نقل الأشخاص والبضائع وحتى يمكن تغطية التكاليف المرتفعة المتمثلة فى التدفقات النقدية الخارجية والحصول بعد ذلك على صافى أرباح مناسبة وملائمة

لأولئك المستثمرين فى هذه الأنشطة عالية المخاطر. إن معظم شـركات النقل الجوى تستخدم صافى أربحها إما لشراء طائرات جديد أو لسداد بعض ديونها بسبب التدفقات النقدية الخارجية المتزايدة. ولذلك نجد أنه عندما يحدث تدهور وانخفاض فى التدفقات النقدية الداخلة والأرباح المتحصل عليها، فإن قدرة الخطوط الجوية لسداد ديونها الحصول على مزيد من وحدات الطائرات لاستكمال أسطولها الجوى تنخفض أيضا.

4- هى خدمة كثيفة راس المال البشرى (العمل الماهر): بالإضافة لكون أنشطة الملاحة الجوية كثيفة رأس المال، فهى أيضا كثيفة عنصر العمل، حيث تتطلب أعداد كثيرة من العمال والفنيين المهرة بل والهندسين والخبراء فى أنشطة النقل الجوى المختلفة، حيث نجد أن كل خط ملاحى جوى يقوم بتوظيف وتشغيل أعداد كبير جدا من الطيارين، والمتخصصين فى تقديم خدمات الطيران، الميكانيكيين، ناقلى السلع والبضائع والحمولات من وإلى الطائرة، الوكالات التى تقدم خدمات الشحن، الوكالات التى تقدم خدمات التخليص الجمركى على البضائع والأمتعة أشخاص الخدمات الأمنية، مقدمى خدمات الأطعمة والمشروبات، عمال النظافة، المديرين، المحاسبين، المحامين، .. إلخ. وإن كان يقوم بتقديمها بعض الأفراد من تخصصات معينة، ولكن مع ذلك تظل هذه الصناعة الخدمية كثيفة عنصر العمل، حيث يتطلب عملاء تلك الصناعة مزيد من الأفراد للاهتمام بهم وتوفير متطلباتهم. إن أكثر من ثلث العوائد والإيرادات المتولدة كل يوم من خطوط الطيران المختلفة وأنشطة الملاحة الجوية تذهب فى صورة أجور ومرتبات للعاملين لديها، كما أن تكاليف العمالة فى هذا النشاط تفوق كثير تكاليف العمالة لأى صناعة خدمية أو سلعية أخرى (على سبيل المثال شركة مصر للطيران).

5- إنخفاض هامش (نسبة) الأرباح: Trine Profit Margins: حيث نجد أن أنشطة الملاحة الجوية بصفة عامة تحصل على نسب أرباح خفيفة جداً وتعتبر قريبة من الحدود الدنيا لهوامش الأرباح فحتى بالنسبة لأفضل النسبة وأحسن الأوقات، نجد أن خطوط النقل الجوى فى المتوسط نجنى أرباح وتحقق عوائد صافية تتراوح نسبتها ما بين 1% إلى 2% فى الولايات المتحدة الأمريكية، بالمقارنة بمتوسط صافى أرباح أعلى من 5% بالنسبة لباقى الصناعة على مستوى الولايات المتحدة الأمريكية بصفة عامة.

6- هى خدمة تتسم بالموسمية Seasonal: بمعنى أن هذه الخدمة يكون الطلب عليها غير مستقر عبر شهور السنة المختلفة. ومن الناحية التاريخية نجد أن أنشطة خطوط الطيران والنقل الجوى والملاحة الجوية عالية الموسمية. فنجد مثلا فى شهور الصيف هناك طلب متزايد بشدة على النقل الجوى وهناك تكدس وازدحام فى خطوطه المختلفة، حيث نجد أن كثير من الأفراد يأخذون أجازاتهم فى تلك الفترة العام ومن ثم يزداد الطلب على النقل الجوى (طلب الأفراد ونقل وأمتعتهم). بينما نجد فى فصل الشتاء عكس ذلك حيث نجد أن هناك طلب متناقص وبطئ على خطوط الطيران، وهناك وفر وركود فى خطوطه المختلفة باستثناء أيام الجمعة حيث الأجازات القصيرة. والنتيجة الطبيعية لتلك الموسمية أن هناك موسمية أيضا فى عوائد وأرباح تلك الشركات، حيث تزداد أرباحها فى فصول الصيف، بينما تتقلص تلك العوائد فى شهور الشتاء، فهى متقبلة عبر فصول السنة. وهذا النمط نراه اليوم سائدا بالرغم من أنه قد انخفض نسبيا عن الماضى. أن النمو الحادث فى الطلب على النقل الجوى قد تم منذ إعادة ترتيب وتنظيم إجراءات عمليات النقل ورفع كفاءتها.

7- التحيز لنقل الأشخاص على حساب نقل البضائع: حيث نجد أن عوائد خطوط النقل الجوى Airline Revenues يأتى معظمها من عمليات نقل الأشخاص وليس نقل السلع والبضائع. فعلى سبيل المثال، نجد أنه فى الولايات المتحدة الأمريكية حوالى 75% من عوائد شركات النقل الجوى والملاحة الجوية تأتى من نقل الأشخاص Passengers، فى حين نجد أن حوالى 15% فقط من عوائد تلك الخطوط يأتى من عمليات نقل السلع والبضائع والشحنات المختلفة Cargo Shippers والذى يشكل طالب خدمات البريد هناك معظمهم "معظم الـ 15%" أما الـ 10% الأخرى المتبقية من عوائد النقل الجوى هناك فإنه يتم الحصول عليها من تقديم الخدمات الأخرى المرتبطة بالنقل الجوى. كما أن معظم عائدات شركات نقل الأشخاص (80% من تلك العائدات) تأتى من النقل الداخلى فى الولايات المتحدة وبين الولايات المختلفة، أما 20% فقط ن تلك العوائد فإنها تأتى من عمليات النقل الخارجى لركاب أجانب من دول العالم المختلفة مما يتطلب ضرورة دعم أنشطة نقل البضائع لتنشيط التجارة الخارجية، مع زيادة نقل الأشخاص عبر دول العالم المختلفة لتنشيط خدمات السياحة وغيرها وتنشيط عمليات الاستثمار الأجنبى وانتقالات رجال الأعمال.

7/12 توصيات بشأن رفع كفاءة النقل الجوى:

1- ضرورة مراجعة خطط وبرامج أنشطة النقل الجوى لإحكام التنسيق والربط بينها بهدف تحقيق تكامل وتجانس هذه الخطط والبرامج على مستوى القطاع.

2- يجب فحص ومنع حوادث الطائرات طبقاً للاستعانة بنتائج البحوث والوسائل الحديثة فى المحيط الدولى لتحقيق فى حوادث

الطائرات، وإصدار التوجيهات والتعليمات اللازمة لمنع تكرار وقوعها، ومتابعة تنفيذها.

3- لابد من تحديد رسوم الطيران المدنى بالاشتراك مع الأجهزة المختصة وإصدار تراخيص إنشاء شركات النقل الجوى التى تعمل سواء فى النقل الخارجى أو النقل الداخلى، وذلك كله فى حدود اللوائح والقوانين المعمول بها.

8/12 سياسة النقل الجوي في الاتحاد الأوروبي:

لقد شهد الاقتصاد العالمي في العقدين الماضيين اتجاهاً نحو العولمة وتكوين التكتلات الاقتصادية الإقليمية في ظل عالم يتسم بدرجة عالية من التداخل والمعاملات الاقتصادية المكثفة عابرة الحدود Cross-borders transaction . وقد ظهر هذا الاتجاه في عقد التسعينات حيث انعكس في نمو حجم التجارة العالمية. فقد أشارت بيانات البنك الدولي إلى أن صادرات السلع والخدمات قد حققت متوسط نمو سنوي يقترب من 7 % خلال هذه الفترة خاصة فيما بين الدول الصناعية المتقدمة.

وترتب على كل ذلك تعزيز قيام التكامل الاقتصادي بين الدول التي تتميز بخصائص مشتركة وبمستوى اقتصادي وتكنولوجي وثقافي متقارب مثل دول الاتحاد الأوروبي .E.U .

وترجع محاولات التكامل في سياسة النقل الجوي في أوروبا إلى اتفاقية روما التي أقرت سياسة نقل مشتركة Common Transport Policy (CTP) للدول الأعضاء فيها، إلا فيما يختص بالنقل الجوي حيث قررت الاتفاقية حق كل عضو فيها تقديم خدمة النقل الجوي بنظام مستقل عن بقية الأعضاء وبما تتراءى له ظروفه تمشياً مع طبيعة الخدمة التى يقدمها.

ومن هنا لم تعرف دول أوروبا لسنوات طويلة تكامل حقيقي لسياسة النقل الجوي فيما بينها وبين العالم الخارجي. فظلت كل دولة عضو في الاتفاقية فى تسيير رحلاتها مع الدول الأخرى سواء داخل الجماعة الأوروبية أو خارجها في ضوء الإطار التنظيمي Regulation الذي نصت عليه معاهدة شيكاغو عام 1944 لتنظيم حركة النقل الجوي العالمي، وفي ظل الاتفاقيات الثنائية التي استهلت باتفاقية برمودا 1946 بين كل من الولايات المتحدة وبريطانيا لتنسيق الطيران التجاري بينهما سواء بالنسبة للأسعار، أو خدمة الركاب، أو تسهيلات الحركة الجوية، ونظم التسويق والإدارة. وقد كانت دول أوروبا أكثر تشدداً وصرامة وحرصاً على عدم المنافسة التي نظرت إليها كمعرقل لتنمية صناعة النقل الجوي عند إبرام هذه المعاهدة. وتشير بيانات الإيكاو أن ما يقرب من 90 % من حجم تشغيل الرحلات الجوية في أوروبا عام 1978 كان يخضع للاتفاقيات الثنائية التي تنظم الإيراد بأسلوب المشاركة Revenue Pooling بين الطرفين.

ومن ثم انتشرت المنافسة في مجال الخدمات المقدمة من قبل شركات الطيران حيث يقوم أكثر من ناقل جوي بتسيير رحلات جوية متشابهة ولكن غير متماثلة.

وقد بررت الحكومات الأوروبية تمسكها بمبدأ التنظيم لما يوفره لمواطنيها من خدمة أفضل وسعر أقل وشبكة جوية أكثر اتساعاً، كما يحول دون ظهور الاحتكار الذي قد يخل باستقرار السوق، هذا إلى جانب ضمان تحقيق الاعتبارات الوطنية، والأمنية.

ولكن يلاحظ أن سياسة التنظيم المتبعة لم تؤد إلى تحسين مستوى الخدمة الجوية، بل تفاقمت خسائر شركات الطيران الأوروبية – خاصة خلال السبعينات – فيما عدا قليل منها نتيجة لوضعها التنافسي أو للخبرة التاريخية، ففقدت قدرتها على المنافسة في سوق منطقة شمال الأطلنطي خاصة بعد إعلان الولايات المتحدة تحرير النقل الجوي Deregulation وأصبحت تحصل على إعانات حكومية لتمكنها من الاستقرار والاستمرار.

وقد لعبت الإعانات الحكومية بنوعيها المباشرة والتبادلية دوراً فعالاً في المراحل الأولى من انتشار خدمة النقل الجوي.

1/8/12: تحقيق الإصلاحات الداخلية:

يلاحظ أنه منذ بداية الثمانينات، قام بعض أعضاء الاتحاد الأوروبي بإصلاحات تدريجية في السياسات الداخلية في الطيران المدني. وقد ارتبطت هذه الإصلاحات بالخصخصة الكلية أو الجزئية لشركات الطيران دون تحرير النقل الجوي مع السماح للقطاع الخاص بالمشاركة لتقديم خدمات الطيران المصاحبة للعملية النقلية.

حيث بدأت المملكة المتحدة في خصخصة شركة طيرانها الوطنية British Airways خصخصة كلية مع إحداث تغييرات هيكلية في الإدارة، فكانت تهدف إلى العمل وفقاً لآليات السوق، إلى جانب تخفيف العبء عن كاهل الحكومة ودون المساس بتحرير الأجواء البريطانية – أي بحقوق النقل داخل السماء الإنجليزية – إذ استمرت في تطبيق التشغيل الجوي على أساس الاتفاقيات الثنائية وإن اتسم بمرونة أكبر. كذلك لم يتم خصخصة المطارات والبنية الأساسية المرتبطة سوى في المملكة المتحدة.

كما قامت كل من ألمانيا وهولندا بخصخصة جزئية لشركاتهما فعرضا ما يقرب من 49 % من أسهم شركاتهما في اكتتاب عام ليظل الجزء الأكبر مملوك للدولة لمنع الاحتكار أو سوء الاستغلال داخل هذا النشاط، بينما فرنسا وأسبانيا وإيطاليا فكانوا أقل تحمساً لأسلوب الخصخصة أو لتحرير أجوائهم للدول الأخرى الأعضاء في الاتحاد الأوروبى.

2/8/12: تطبيق سياسة السماوات المفتوحة مع الولايات المتحدة:

في ضوء سياسة تحرير النقل الجوي في السوق الأمريكي التي أعلنت عام 1978 اضطرت بعض دول الاتحاد أن تبرم اتفاقيات ثنائية مع الولايات المتحدة لفتح السماوات منذ عام 1979. فقد سعت الحكومة الأمريكية إلى عقد اتفاقيات ثنائية للسماوات المفتوحة مع بعض الدول الأوروبية بصورة منفردة حيث تسمح لكل منهم بقدر من الحريات وتحصل في المقابل على جزء من السوق الأوروبي ، وبالتالي تسيطر على جزء أكبر من خط شمال الأطلنطي الذي يمثل أكثر الحركة الجوية كثافة. فألغت معظم القيود أو الشروط اللازمة للتشغيل داخل السوق الأمريكي ماعدا تلك المتعلقة بأمن وسلامة الركاب أي الشروط الفنية. كما تمت الموافقة على أشكال التعاون المختلفة بين بعض شركات الطيران الموجودة في السوق، بعد التأكد من عدم عرقلة هذا التعاون للمنافسة بين الشركات.

ويوضح الجدول التالي (رقم 1/12) اتفاقيات السماوات المفتوحة بين كل من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة

الحقوق	ألمانيا	فرنسا	أسبانيا
الحرية الثالثة والرابعة من أوروبا	25 نقطة في أمريكا	9 نقاط في أمريكا	11 نقطة في أمريكا
الحرية الخامسة من أوروبا	غير مقيدة	محدودة جداً	ممكنة
الحرية الثالثة والرابعة من الولايات المتحدة	غير مقيدة	15 نقطة فقط في أمريكا	6 نقاط فقط في مدريد وبرشلونة
الحرية الخامسة من الولايات المتحدة	غير مقيدة	محدودة (مجمدة)	ممكنة
الجهة (المقصد)	غير مقيدة	مجمدة	جهة واحدة
الحمولة	مقيدة فقط من أمريكا	مقيدة	غير مقيدة
التسعير	حرية	موافقة مزدوجة	موافقة مزدوجة
مشاركة الرمز Code Sharing	يحدد سنوياً	لا يوجد	15 نقطة مع أمريكا

ويتضح لنا من الجدول السابق ما تمتعت بـه ألمانيـا علـى وجـه الخصوص من تحرير مقارنة بالذي حصلت عليه فرنسا وأسبانيا. ولعل ذلـك بسبب السياسة المرنة التي انتهجتها الحكومة الألمانية ورغبتها فـي تحريـر التنقل الجوي فيها للحصول على أكبر عدد من الحقوق الموجودة في الولايات المتحدة. فقد استطاعت أن تحصل على حق الهبوط في حوالي 25 نقطة داخل الولايات المتحدة لنقل الركاب والبضائع.

3/8/12: تحرير النقل الجوي بين أعضاء الاتحاد الأوروبي:

لقد تزامن تحرير النقل الجوي البيني في دول الاتحاد الأوروبي في الثمانينات من القرن الماضي مع تطور الفكر الاقتصادي خلال هذه الفترة. فبعد أن تميزا عقدا الخمسينات والستينات بضرورة تدخل الدولة في تقديم المنافع العامة ومنها النقل الجوي وإخضاعه للتنظيم في كافة جوانبه، ظهرت الأفكار الجديدة في السبعينات التي تبناها أمثال ستيجلر (1971) Stigler عندما افترض أنه إذا تميزت صناعة ما باقتصاديات الحجم وكان يعمل بها مشروعات صغيرة جنباً إلى جنب مع أخرى كبيرة، فإن منحنى النفقة المتوسطة في الأجل الطويل لابد أن يثبت أو يميل إلى البقاء ثابتاً. كما كان يرى أن زيادة الإنتاج مع زيادة عدد المشروعات سوف يدفع بالمشروعات الأقل كفاءة للخروج من السوق واستمرار تلك القادرة على تحقيق الربح العادي لفترة من الزمن، وقد أطلق عليه أسلوب البقاء The Survival Technique ، ومن ثم بدأت النظرة تتغير لمفهوم الاحتكار الطبيعي وتدخل الدولة.

ولقد قامت المملكة المتحدة بتطبيق سياسة تحرير الأسعار من خلال الاتفاقيات الثنائية التي أبرمتها مع بقية الدول الأعضاء. ففي عام 1984 قررت بريطانيا فتح الأجواء مع هولندا أمام كافة شركات الطيران التابعة للدولتين وتزامن ذلك مع السماح بحرية التسعير، والحركة، والتشغيل، والحمولة.

ثم توالت بعد ذلك الاتفاقات بين إنجلترا وعدد من دول الاتحاد وإن كانت بدرجات مختلفة من مستوى التحرير كألمانيا (1984)، وبلجيكا (1985)، وإيطاليا (1985)، ولكسمبورج (1985)، وأيرلندا (1988). وقد أحدثت هذه الاتفاقيات تغيرات واضحة في سوق النقل الجوي الأوروبي أدت إلى تشجيع دخول شركات جديدة، وإلى مزيد من المنافسة السعرية، وتحسين الخدمات مما انعكس على أسعار التذاكر بالانخفاض وزيادة عدد الرحلات.

4/8/12: الاتجاه نحو تكامل سوق النقل الجوي الأوروبي:

لقد كان لتغير المناخ الاقتصادي خلال الثمانينات، كما سبق الإشارة، وللتجربة الأمريكية في تحرير النقل الجوي آثاراً واضحة على هيكل سوق النقل الجوي الأوروبي الذي تأثر من الناحية التكنولوجية، والتسويقية، والتنظيمية، والاقتصادية.

وقد ساهمت تلك التطورات في تغيير سياستي التنظيم Regulation المتبعة في سوق النقل الجوي الأوروبي، والسماوات المفتوحة بين الدول الأعضاء في إطار اتفاقيات ثنائية إلى سياسة موحدة وتكامل للنقل الجوي. فجاءت سياسة تكامل سوق النقل الجوي الأوروبي في ثلاث مراحل انتقالية هي:

المرحلة الأولى: من أول يناير عام 1988:

تتميز هذه المرحلة بحزمة من التعديلات في القوانين المنظمة للنقل الجوي سواء من الناحية التسعيرية أو التسويقية أو في معدلات الحمولة. أو معدلات التردد والطرق الجوية مثل:

1- تحرير الخدمات الجوية داخل المطارات الرئيسية.

2- تحقيق التوازن بين الحمولة المعروضة والحركة المتاحة وذلك لضمان الاستغلال الأمثل للطاقة الإنتاجية.

3- قيام شركات الطيران بمنح نسب خصم أسعار التذاكر طبقاً لدرجة التذكرة وأنواع التذاكر المصدرة من أي من الشركات العاملة على نفس الخط.

4- إعفاء بعض الخدمات المصاحبة وتسهيلات الطيران من قواعد المنافسة مثل: تحديد أماكن الهبوط في المحطات الجوية وتقييد المهابط في المطارات.

المرحلة الثانية : من أول نوفمبر عام 1990:

وقد جاءت هذه المرحلة لتضيف مزيد من التحرير على سوق النقل الجوي الأوروبي، فنجد أنه تم السماح بحرية الحركة الجوية في كل مطارات دول الاتحاد.

وقد ألغيت القيود على تحديد الحمولة بالنسبة للرحلات المختلفة، كما تمت الموافقة على زيادتها إلى 60 % ونمو عدد النقاط التي تخدمها الشركة بما يقرب من 7.5 % سنوياً. كما تم منح نسب خصم على التذاكر المصدرة بمرونة أكثر.

المرحلة الثالثة : من أول يناير عام 1993 :

وقد اتسمت هذه المرحلة بحرية مطلقة للحركة الجوية في كل مطارات مدن دول الاتحاد فيما عدا جزر اليونان والأزور وقد أتيح إمكانية الحركة الداخلية Cabotage في أي دولة بحد أقصى للحمولة تصل إلى 50 % حتى أول أبريل 1997 ثم تعفي تماماً بعد هذا التاريخ من أي قيود. هذا وقد تم أيضاً منذ تطبيق هذه الحزمة إلغاء كل القيود أو التنظيم على حمولة الشركات. وقد تركت نسب الخصم التي تتيح إمكانية على التذاكر بدون تحديد مع مراعاة تنمية الأساليب التسويقية التي تتيح إمكانية تخفيض الأسعار أو إعطاء نسب خصم عاليه وتذاكر مجانية. كما أضيف إلى هذه الحزمة وجوب المحافظة

علـــى اعتبـــارات حمايـــة البيئـــة وتفـــادي المـــشكلات **المترتبـــة** على الازدحام.

وقد سمح الاتحاد بمرور وهبوط الطائرات غير مملوكة للدولة الطرف في الاتفاقات الثنائية داخل الاتحاد بشرط ألا تزيد نسبة الملكية الأجنبية (غير عضو في الاتحاد الأوروبي) في شركات الطيران المعنية عن 49 % إلا٠أنه بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية فقد سمحت بملكية أجنبية ولكن بنسبة أقـل من ذلك.

9/12: النقل الجوي وتحرير تجارة الخدمات :

لقد خصصت منظمة التجارة العالمية World Trade Organization WTO ملحقاً مستقلاً لخدمات النقل الجوي Annex Air Services نظـراً لأهميته خاصة بعد تحرير أوروبا لسوق حركة النقل الجوية. فقد تـم طـرح موضوع خدمات النقل الجوي على أجندة المفاوضات في جولة أوروجـواي التي أسفرت عن توقيع الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات جاتس General Agreement on Trade in Services GATS بعد سنوات من المفاوضات المضنية خلال المدة من 1986 – 1994.

وقد أضيف النقل الجوي بصورته الـشاملة ليـضم كافـة الخـدمات الأخرى المرتبطة به، كالخدمات العارضة للنقـل الجـوي وهـي الـرحلات غيـر المنتظمـة "الـشارتر"، والـشحن الجـوي، والتخـزين، والخـدمات الأرضية المرتبطة بالنقل الجوي، والصيانة والإصلاح للطائرات، والاتصالات (الحجز بالحاسب الآلي Computer Reservation System CRS) وتـم التوصل إلى أن تطبيق الجاتس في النقل الجوي لابد أن يكون محل مناقـشة دورية كل خمس سنوات على الأقل وذلك للأخذ في الاعتبار التطورات التـي تطرأ على هذه الصناعة لإدخالها محل التقدير في نظام الجاتس GATS.

10/12 عمليات الاستثمار الأجنبى المباشر فى النقل الجوى:

من المعروف أن الاستثمار الخاص بشقيه المحلى والأجنبى يعتبر أداة التنمية الاقتصادية فى كافة أنحاء العالم بوجه عام والدول النامية بوجه خاص التى تتنافس فيما بينها على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة فى شتى المجالات من خلال توفير كل من المناخ، والفرص الآمنة، والمربحة للمستثمرين التى قد تتمثل فى:

1- حرية التحكم فى الاستثمارات.
2- إمكانية تحويل العملات.
3- إصلاح أسواق الأوراق المالية.
4- المزيد من الاستقرار السياسى.
5- وجود إطار قانونى ينظم إدارة الأعمال.
6- زيادة الاستثمار فى التعليم والتدريب.
7- تطبيق الخصخصة فى مجالات الاتصالات السلكية واللاسلكية والصناعة والمرافق والنقل والبنوك وخطط الطيران.

وقد تزامن كل هذا مع السوق الموحدة للنقل الجوى الأوروبى وانتشار الانسحاب التدريجى من ملكية شركات الطيران وتراجع فكرة شركة الطيران الوطنية وتمثيلها للهوية القومية خاصة فى الدول النامية التى تربط بين فكرة الدولة حامل العلم Flag carrier وسيادة وسيطرة الدولة على أجوائها وإمكانية استقطاب استثمارات وطنية وإفساح المجال لمشاركة رؤوس الأموال الأجنبية فى إطار قيود تضعها الحكومات لضمان تقديم خدمة النقل على المستوى الدولى Standard. إلا أنه يلاحظ أن العديد من الدول مازالت تضع حدودا قصوى لتلك المشاركة.

11/12 كيفية الاستفادة من التجربة الأوروبية فى النقل الجوى:

- لابد من التنسيق فيما بين شركات الطيران العربية من ناحية التسعير حتى لا تنشأ منافسة محلية ضارية.
- ضرورة التعاون بين الأساطيل الجوية العربية فى منطقة الشرق الأوسط أو منطقة شمال أفريقيا فى مجالات المشاركة التجارية، أو التشغيل المشترك، أو مشاركة الرمز للطرق الجوية.
- حتمية الاشتراك فى قمر صناعى موحد لتيسير الملاحة الجوية فى السنوات المقبلة.
- يجب تكوين شركات خاصة لتقديم الخدمات الأرضية وخدمات التموين وإمداد الوقود، وخدمات الصيانة والإصلاح فى المطارات العربية المختلفة لتخفيض نفقات التشغيل.
- أهمية العمل على تنسيق المواقف العربية فى المؤتمرات والمنظمات الدولية للظهور كقوة تفاوضية واحدة فى مواجهة التكتلات الغربية والشرق آسيوية فى المستقبل.
- ضرورة التوحيد التدريجى لأنظمة وقوانين النقل الجوى والطيران المدنى فى الدول العربية حتى يمكن اعتبار النقل الجوى فى الدول العربية نقلا داخليا مثل النموذج الأوروبى.
- يجب العمل على تشجيع الدخول فى تحالفات مع الشركات العملاقة أو عمليات الاندماج مع شركات الطيران الأخرى فى المناطق الجغرافية المختلفة سواء الأوروبية أو الأمريكية لخلق كيانات أكبر تكون قادرة على المنافسة.

12/12 حقوق الشركات العاملة فى النقل الجوى

Freedom of the Air:

وهى تعرف باسم حريات العبور الجوى الدولى كما جاءت فى معاهدة برمودا عام 1946 وكانت فقط خمس حقوق (حريات) أضيف إليهم فيما بعد 3 حقوق أخرى، هذه الحقوق هى:

1- حق شركة طيران دولة (أ) فى العبور عبر دولة (ب) دون الهبوط فيها للوصول إلى الدولة (ج).

2- حق شركة طيران دولة (أ) فى الهبوط فى شركة طيران دولة (أ) لتزود بالوقود أو لعمل الصيانة فقط (دون تغيير فى حمولتها بسبب إنزال أو تحميل ركاب جدد) أثناء رحلتها إلى الدولة (ج).

3- حق شركة طيران دولة (أ) فى نقل حمولة إلى دولة (ب) الشريك فى الاتفاقية الثنائية.

4- حق شركة طيران دولة (أ) فى نقل حمولة من دولة (ب) فى رحلة العودة.

5- حق شركة طيران دولة (أ) فى نقل الحمولة من دولة (ب) إلى الدولة (ج) أو إلى الدولة (د) والعكس بشرط أن تكون الدولتان الأخيرتان غير معترضتين على هذه الحرية بشرط أن تبدأ الرحلة أو تنتهى فى دولة المنشأة.

6- حق شركة طيران دولة (أ) فى نقل حمولة من دولة (ب) إلى الدولة (ج) على أن تمر بدولة المنشأ أثناء الرحلة (وهذا يعتبر مزيد من الحريتين الثالثة والرابعة).

7- حق شركة طيران دولة (أ) فى تشغيل رحلات أو تقديم خدمات مستقلة Stand alone خارج أراضيها بين دولة (ب) ودولة (ج).

8- حق شركة طيران دولة (أ) فى تشغيل رحلات داخلية فى دولة (ب) Cabotage.

مراجع الفصل الثانى عشر

1- عادلة رجب (2002) تجربة الاتحاد الأوروبى فى النقل الجوى والآثار المترتبة عليها، سلسلة أوراق بحثية، العدد رقم (20)، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة.

2- Kenneth Button, Kingsley Haynes and Rogers stough (1998) Flying into the future, Edward and Elgar Publishing, Inc, UK.

3- عادلة رجب (1997)، اقتصاديات النقل الجوى الخارجى مع دراسة تطبيق على مصر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الاقتصاد، جامعة القاهرة.

4- محمد محمود الإمام (1997)، اتفاقيات المشاركة الأوروبية وموقعها فى الفكر التكاملى، بحوث اقتصادية عربية، الجمعية العربية للبحوث الاقتصادية، العدد السابع، القاهرة.

الفصل الثالث عشر

أدبيات النقل الدولى عند المسلمين

الفصل الثالث عشر

أدبيات النقل الدولى عند المسلمين

1/13 العلماء المسلمين وأهم اكتشافات المرتبطة بالنقل الدولى:

لقد عرف المسلمون علم الجغرافيا الطبيعية، وادركوا خطورته وأهميته بين العلوم، نظرا للحاجة إليه فى الحل والترحال أى فى ترحالهم وتنقلاتهم هم وسلعهم وبضائعهم عبر الأقاليم المختلفة براً وبحراً، حيث يقول المقدسى أن الجغرافيا علم "لابد منه للتجار والمسافرين، والملوك والكبراء، والقضاة والفقهاء".

ومن الجدير بالذكر أن الإسلام حث المسلمين على السفر والرحلة وجعل فى السفر فوائد شتى ترتبط بالدين وطلب العلم والرزق كما شجعت وحدة الدولة الإسلامية، وما وفره الحكم الإسلامى للبلاد والعباد من أمن واستقرار، على كثرة الرحلات التجارية وغير التجارية داخل الدولة الإسلامية وخارجها. فبالإضافة إلى غير المسلمين الذين اخترقوا الدولة الإسلامية فى أمن وسلام كسفراء ومبعوثين وتجاراً ورحالة، قام المسلمون أنفسهم بنشاط واسع، فجابوا البلاد من شرق آسيا إلى مجاهل أفريقية وسواحل المحيط الأطلسى، وأقاموا علاقات تجارية مع بلاد لم يسمع الأوروبيون بها فى العصور الوسطى، أو شكوا أصلا فى وجودها، وصححوا كثيرا من المعلومات الجغرافية التى وقع فيها علماء الجغرافيا فى العصور السابقة، سواء من اليونان أو غيرهم.

وقد بدأ أدب الرحلات وعمليات النقل عند المسلمين قرابة منتصف القرن التاسع للميلاد، على يد تاجر وبحار عربى يدعى سليمان البحار، والذى جاب البحار إلى الهند والصين، وكتب أخبار مشاهداته فى البلاد التى زارها،

وملاحظاته عن عادات أهلها وتقاليدهم. وقد نشر كتابه فى فرنسا سنة 1923 بالإضافة لأبى زيد حسن السيرافى.

ولقد شجع المسلمين على الرحلة حرصهم داخل الدول الإسلامية، سواء فى المدن أو على امتداد الطرق التجارية، على إقامة مؤسسات ينزل فيها التجار والمسافرون مثل الخانات والوكالات والفنادق، فضلا عما أقاموه على أطراف الدولة وحدودها وثغورها من رباطات كان الهدف الأول منها الجهاد والعبادة، ولكنها استخدمت أيضا نزلا يستريح فيها المسافرون. يضاف إلى هذا كله حرص المسلمين على إقامة منارات عالية فى الموانئ والثغور والمدن والواحات فى قلب الصحراء، يهتدى بها المسافرون فى ظلمات البر والبحر.

وقد تعجب الرحالة أبن جبير عندما زار مصر فى عصر صلاح الدين الأيوبى (القرن السادس الهجرى الثانى عشر للميلادى) من حالة الأمن والاستقرار التى سادت البلاد ليلا ونهارا.

كذلك ذكر نفس الرحالة المغربى أنه من مناقب مصر العناية بالوافدين عليها من الأغراب ورعايتهم.

وبلغ من وفرة المؤلفات التى وضعها علماء المسلمين ورحالتهم فى اكتشافات طرق النقل أن جمع بعض المستشرقين جانبا من تلك المؤلفات فى موسوعة كاملة ونذكر من هؤلاء العلماء ما يلى:

أ) اليعقوبى:

ومن هؤلاء اليعقوبى فى أواخر القرن الثالث الهجرى (التاسع للميلاد)، وهو أول من وصف الممالك معتمدا على ملاحظاته الخاصة. وقد سافر كثيرا، وطاف أنحاء المملكة الإسلامية، فنزل أرمينية وورد خراسان، وأقام بمصر

والمغرب، بل قد رحل إلى الهند. وقد عرف كتاب اليعقوبى فى الجغرافيا باسم كتاب البلدان.

ب) ابن خرداذبة:

وهناك عالم آخر هو أبن خرداذبة (ت 912م) الـذى وضـع كتابـه "المسالك والممالك" واعتمد فى بيان حدود الأرض ومسالكها على مـا كتبـه بطليموس السكندرى. ويلاحظ على كتابه أنه يتوسع فى وصف البلدان، مـع العناية بذكر أبعاد الطرق البرية والبحرية وتحديد المسافات بين البلدان تحديداً دقيقا.

ج) المسعودى:

وفى القرن الرابع الهجرى – العاشر للميلاد – كان المسعودى أبـرز الجغرافيين المسلمين. ويقول فى مستهل كتابة "مروج الذهب ومعادن الجوهر": (أما بعد، فقد صنفنا كتابا فى أخبار الزمان، وقدمنا القول فيه عن هيئة الأرض ومدنها وعجائبها وأغوارها، وجبالها وانهارها، وبدائع معادنهـا، وأصـناف مناهلها، وأخبار غياضها، وجزائر البحار، والبحيرات الصغار ..). وهو فـى تواضع العلماء يعتذر عن أى تقصير كما يقول "أن كان، ونتنصل من أغفـال أن عرض، لما قد شاب خواطرنا، وغمر قلوبنا، من تقاذف الأسفار، وقطـع القفار، تارة على متن البخر، وتارة على ظهر البر، مستعملين بـدائع الأمـم بالمشاهدة، عارفين خواص الأقاليم بالمعاينة، كقطعنا بـلاد الـسند والـزنج، والصنف والصين والزابج، وتقحمنها الشرق والغرب، فتارة بأقصى خراسان، وتارة بوسائط أرمينية وأزبيجان والران والبلقان، وطورا بـالعراق، وطـورا بالشام...".

د) المقدسى:

أما المقدسى فقد انفق على أسفاره ما يزيد عن عــشرة آلاف درهـــم، وهو مبلغ ضخم بالنسبة لمستويات ذلك العصر. ومن حصيلة رحلاته وقراءاته أنه ألف كتاب "أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم"، وأضاف إلى هذا الكتـــاب خريطة بين فيها الطرق المعروفة بالحمرة والرمال الذهبية بالصفرة والبحـــار المالحة بالخضرة، والأنهار بالزرقة، والجبال المشهورة بالغبرة.

هــ) أبن حوقل:

أما أبن حوقل صاحب "المسالك والممالك" فقد نسج على منواله كثيـــر من العلماء المسلمين الذين جاءوا بعده. ويقول أنه عكف منذ صباه على قراءة كتب المسالك وقد زود كتابه بخريطة لكل إقليم.

و) الهمزانى:

يضاف إلى هؤلاء فى القرن الرابـــع الهجـــرى – العاشـــر للمـــيلاد، الهمزانى صاحب كتاب "وصف جزيرة العرب". وقد وصفها وعـــدد أقاليمهـــا ومواضعها.

ز) الإدريسى:

لقد برز فى القرن السادس الهجرى – الثانى عشر للمـــيلاد الـــشريف الأدريسى الذى تلقى تعليمه فى قرطبه، ولذا عرف أحيانا بـــالقرطبى. ولكنـــه عاش فى بالرمو بصقلية، حيث حظى برعاية ملك النورمان روجر الثانى، مما جعل صفة الصقلى تطلق أحيانا أخرى عليه. لقد ألف الأدريسى كتابه الشهير "نزعة المشتاق فى ذكر الأمصار والأقطـــار والبلـــدان والجـــزر والمـــدائن والآفاق". وأكثر فى هذا الكتاب من الخرائط التى زادت عن أربعين خريطـــة. وقد بلغ من إعجاب الأوروبيين به أنهم ترجموه إلى اللاتينية فى وقت مبكـــر،

كما أنه كان من أوائل الكتب التى طبعت. وحسب للأدريسى أنه قال بكروية الأرض ورسم مصورات تتفق وهذه الحقيقة، كما قسم العالم سبعين جزءا رسم لكل جزء مصورا له.

ح) الحموى (1179-1228):

وهو ياقوت الحموى (1179-1228) الذى تجول فى كثير من البلدان، وأطلع على مكتبات مرو وطشقند وبلخ وغيرها، ثم ألف موسوعته "معجم البلدان" وفيها جمع أسماء البلدان والمدن والقرى الشهيرة وغيرها من المواضع الجغرافية، ورتبها حسب حروف المعجم، مع نبذة تطول أو تقصر حسب أهمية كل منها. وقد تحوى هذه النبذة بعض المعلومات الطبيعية الجغرافية والتاريخية والأثرية والاجتماعية والاقتصادية .. ما لا نجده فى كتاب واحد آخر.

لذلك يمكن القول أن العلماء المسلمين بذلك قد صححوا كثيرا من الأخطاء التى وقع فيها بطليموس السكندرى وغيره من السابقين، وأضافوا معلومات جديدة غزيرة عن طبيعة الأرض وشكلها، كما فسروا العديد من الظواهر الطبيعية والجغرافية تفسيرا علميا يتفق مع ما أقره العلماء المحدثون. من ذلك أنهم تمسكوا بفكرة كروية الأرض، وبنوا على هذه الفكرة كثيرا من الاستنتاجات الصحيحة: فإبن خردانبة فى القرن الثالث الهجرى - التاسع للميلاد - قال "أن الأرض مدورة كتدوير الكرة، موضوعة فى جوف الفلك كالمحة فى جوف البيضة" وإبن رسته - المعاصر له- بقوله أيضا " أن الله عز وجل - وضع الفلك مستديرا .. كاستدارة الكرة، أجوف دوارا. والأرض مستديرة أيضا كالكرة، مصمتة فى جوف الفلك. والمسعودى فى القرن الرابع الهجرى - العاشر للميلاد - يعبر عن الأرض بعبارة "كرة الأرض" واستند علماء المسلمين فى إثبات كروية الأرض إلى نفس الأسانيد التى يرددها

المعلمون والمتعلمون حتى اليوم، وهى أن الشمس لا تطلع على جميع بلاد العالم فى وقت واحد، ولا تغرب عنها فى وقت واحد "بل يرى طلوعها على المواضع المشرقية قبل غيبوبتها عن المغربية"، على قول أبن رستة . فإذا غابت الشمس فى الغرب "كان طلوعها فى أقصى الصين" على قول المسعودى.

ولذلك يجرح العلماء اليوم أن المسلمين هم أول من حاول الدوران حول الأرض، وأنهم أول من وصل إلى العالم الجديد قبل عصر كريستوف كولمبس بعدة قرون. حقيقة أن البوصلة اختراع صينى، ولكن الصينيين كانوا ضعافا فى الملاحة. وليس لهم نشاط ملاحى ملحوظ عبر عصور التاريخ. ويرجع الفضل إلى المسلمين فى أنهم أخذوا فكرة البوصلة عن الصينيين وطبقوها على نطاق واسع فى ارتياد البحار. يقول صاحب كنز البحار فى القرن الثالث عشر للميلاد: "ومن خواص المغناطيس أن رؤساء البحر الشامى إذا أظلم عليهم الجو ليلا ولم يروا من النجوم ما يهتدون به إلى تحديد الجهات الأربع. يأخذون أناء مملوءا، ويحترزون عليه من الريح بأن ينزلوه إلى بطن السفينة. ثم يأخذون أبرة وينفذونها فى سمرة أو قشة لتبقى معارضة فيها كالصليب. ويلقونها فى الماء الذى فى الإناء فتطفو على وجهه. ثم يأخذون حجرا من المغناطيس كبيرا ملء الكف ويدنونه من وجه الماء ويحركون أيديهم دورة اليمين، فعندها تدور الأبرة على صفحة الماء. ثم يرفعون أيديهم فى غفلة وسرعة، فإن الأبرة تستقبل بجهتيها: جهة الجنوب والشمال. رأيت هذا الفعل منهم عيانا فى ركوبنا البحر من طرابلس الشام إلى الإسكندرية فى سنة أربع وستمائة (للهجرة).

وقد ذكر الأدريسى البوصلة فى مؤلفاته. وعن المسلمين عرف الأوروبيين البوصلة واستخدامها. وما زالت البوصلة تحتفظ باسمها العربى في كثير من اللغات الأوروبية، فهى بالفرنسية (Boussole) وبالإيطالية (Bossala).

وأما عن القول بأن المسلمين هم أول من حاول الطواف حول الكرة الأرضية، فيرتبط بما ذكره الأدريسى فى كتابه "نزهة المشتاق" عن الأخوة المغربين الذى أبحروا من لشبونة فى بحر الظلمات (المحيط الأطلسى) وكانوا ثمانية رجال كلهم أولاد عم، فأنشأوا مركبا حمالا، وأدخلوا فيه من الماء والزاد ما يكفيهم لأشهر. ثم دخلوا البحر فى أول طاروس الريح الشرقية، فجروا بها نحوا من أحد عشر يوما، فوصلوا إلى البحر غليظ الموج، كدر الروائح، كثيرا القروش، قليل الضوء، فأيقنوا بالتلف فردوا قلاعهم فى اليد الأخرى وجروا فى البحر من ناحية الجنوب اثنى عشر يوما حتى وصلوا إلى جزية الغنم، وفيها من الغنم ما لا يأخذ عد، وهى سارحة لا راعى لها ولا ناظر. ثم ساروا مع الجنوب اثنى عشر يوما حتى وصلوا إلى جزيرة فيها عمارة وحرث، فاعتقلوا ثلاثة أيام، ثم جاءهم فى اليوم الرابع ترجمان للملك يتكلم اللسان العربى، وأحضروا بين يدى الملك، فسألهم عن حالهم فأخبروه بخبرهم ثم صرفوا إلى موضع حسبهم إلى أن بدأ جرى الرياح الغربية، فوضعوا فى قارب وعصبت أعينهم. وجرى بهم فى البحر برهة قدرها ثلاثة أيام، حتى انتهوا إلى بر، فأخرجوا وكتفوا إلى خلف، وتركوا بالساحل حتى طلع النهار. وجاء قوم برابر، فحلوا وثاقهم وأخبروهم أن بينهم وبين بلدهم مسيرة شهرين".

ويرجح أن الجزر التى وصل إليها هؤلاء البحارة المسلمون هى بعض الجزر القريبة من الشواطئ الأمريكية فى إقليم أمريكا الوسطى. وقد جاء فى دائرة المعارف الفرنسية أن كولمبس إطلع على بعض الكتب العربية وبعض الخرائط التى وضعها علماء المسلمين، وذلك قبل أن يقوم برحلته التى أدت إلى الكشف عن أمريكا فى العصور الحديثة.

وفيما يتعلق بالنقل النهرى نجد أن عالم مثل الأدريسى رسم فى خريطة له محفوظة اليوم فى أحد متاحف فرنسا نهر النيل نابعا من بحيرات كبيرة تقع إلى الجنوب من خط الاستواء. وهذا هو أول تحديد واقعى لمنابع نهر النيل، بعد أن كان القدماء يرددون أنه نابع من الجنة. وقد تعرض ابن سينا لنشأة الجبال فقال أنها تنشأ إما نتيجة للزلازل الشديدة التى قد تؤدى إلى ارتفاع فى القشرة الأرضية، وإما نتيجة لأثر المياه الجارية وعوامل النحت. ويستدل على ذلك بوجود كثير من بقايا الحيوانات المائية فى الصخور.

لقد اهتم المسلمون العرب وعنوا بأمر الكواكب والنجوم ليهتدوا بها وسط الفيافى فى الليل وليعرفوا الطرق البرية والبحرية حيث يقول تعالى: **(وَهُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ النُّجُومَ لِتَهْتَدُوا بِهَا فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ) (الانعام 97).**

أى جعل حركة النجوم وأماكنها مرشدا لعمليات النقل والتنقل سواء الطرق البحرية وسواء لنقل الأشخاص فقط أو لنقل الأشخاص والبضائع.

وهكذا وجد من علماء المسلمين من اهتموا بالفلك كعلم. وبحركات الكواكب كظاهرة علمية لها فوائدها فى تحديد المواقع على ظهر الأرض ومعرفة القبلة. وحساب الأشهر والسنين. ومواقيت الصلاة والحج وغير ذلك من الجوانب النافعة.

وقد نبغ فى علم الفلك كثير من علماء المسلمين، مثل محمد البتانى (858-929م) الذى صحح بعض الأخطاء التى وقع فيها بطليموس السكندرى، ووصل إلى نتائج جديدة لم يصل إليها أحد قبله. ومحمد الفرغانى الذى عاش فى القرن العاشر للميلاد، وقام بأبحاث مبتكرة فى تحديد طول السنة تحديداً مضبوطا، وأطوال الليل والنهار، وحركات الكواكب والنجوم. أما أبن يونس المصرى فقد عاصر الخليفة الحاكم بأمر الله الفاطمى، وقام فى أواخر القرن العاشر الميلاد بأبحاث فى كسوف الشمس وخسوف القمر، وتعيين الاعتدال الشمسى، وتحديد خطوط الطول. وقد عاصر أبن يونس فلكى آخر شهير هو أبو الوفاء البوزجانى الذى اشتهر بالجداول الفلكية الدقيقة التى وضعها. وفى القرن الحادى عشر للميلاد كتب البيرونى رسالتين شهيرتين فى الفلك، هما "إفراد المقال فى أمر الظلال" و"تمهيد المستقر لمعنى الممر". على أن أهم مؤلف الفلكيين السابقين هو كتاب "الزيج الصابئ" للبتانى، نظرا لما كان لهذا الكتاب من أثر خطير فى العالمين الإسلامى والأوروبى جميعا. وقد ترجم هذا الكتاب إلى اللاتينية فى القرن الثانى عشر للميلاد، كما طبع فى أوروبا عدة طبعات منذ القرن السادس عشر.

واستخدم المسلمون فى بحوثهم الفلكية المراصد التى بنوا عددا كبيرا منها فى دمشق وبغداد والقاهرة ومراغة وسمرقند وأصبهان، فضلا عن الأندلس. كذلك استخدموا فى هذه المراصد آلات وأجهزة ومعدات غاية فى الدقة وجمال الصنعة، يعرف بها أبعاد الكواكب وسمتها، وعرض البلاد ودائرة الميل والتحول الاعتدالى، وغير ذلك من الظواهر الفلكية. وكثير من الآلات والأجهزة التى استخدمها علماء المسلمين كانت من اختراعهم وابتكارهم، ولم تعرف من قبلهم. وإذا كان بعضها من اختراع أصحاب الحضارات السابقة – مثل الأسطرلاب فقد صنعوا منه أنواعا جديدة، تجمع بين الدقة المتناهية

وجمال الصنعة الفنية. ومازالت توجد نماذج عديدة من الأسطول الذى صنعه المسلمون فى كثير من متاحف العالم.

2/13 المؤسسات التجارية المعتمدة على النقل عند المسلمين:

أما عن المؤسسات ذات الصبغة الاقتصادية والتجارية فى العالم الإسلامى، فكانت ذات طابع تجارى، أى مرتبطة بالنشاط التجارى. ذلك أنه لم توجد مؤسسات زراعية فى تلك العصور، ولم توجد مؤسسات صناعية قبل أن يشهد العالم الانقلاب الصناعى واستخدام الآلة.

فمن الجدير بالذكر أن الحضارة الإسلامية تميزت بنشاط ضخم وواسع فى عالم التجارة. وقد ساعد على ذلك النشاط التجارى الفريد فى الدولة الإسلامية الموقع الجغرافى لهذه الدولة، وهو الموقع الذى جعل منها مربطا للقارات الثلاث التى تتألف منها العالم القديم: آسيا وأفريقيا وأوروبا. ونتيجة لذلك فإن طرق التجارة العالمية بين الشرق والغرب، البرية منها والبحرية، مرت بأراضى الدولة الإسلامية ومدنها يضاف إلى ذلك ما تمتعت به الدولة الإسلامية، ومن أمن واستقرار وسلام، وهى العناصر الضرورية لازدهار أى نشاط تجارى، بحيث تنقل التجار بين أنحاء تلك الدولة وهم آمنون على أرواحهم وأموالهم هذا فضلا عن أن الإسلام نفسه بارك التجارة الحلال، وكرم التاجر الأمين، وجعل التجارة الحلال من أشرف المهن التى يمكن أن يعمل بها الإنسان. وحسب المسلمين أن نبيهم عليه الصلاة والسلام باشر مهنة التجارة فى مال السيدة خديجة رضى الله عنها.

كما أدرك حكام المسلمين منذ وقت مبكر أهمية التجارة والنقل الدولى بالنسبة لانتعاش دولتهم ورخائها، فيسروا السبل أمام التجار – المسلمين وغير المسلمين – وأمنوا لهم الطرق، وحفروا فيها الآبار، وأقاموا لهم مؤسسات على امتدادها وفى مراحلها ليجد التاجر فيها أسباب الراحة. ومن أجل تشجيع

التجار على الورود إلى بلادهم ببضائعهم، أمر حكام المسلمين نوابهم وعمالهم فى الثغور بمعاملة التجار بالرفق وعدم إرهاقهم بأية مكوس إضافية ".. فإنهم هدايا البحور، ودوالبة الثغور، ومن ألسنتهم يطلع ما تجنه الصدور، وإذا بذر لهم حب الإحسان، نشروا له أجنحة مراكبهم كالطيور ..." وهناك كثير من الدعاية التى بذلها بعض حكام المسلمين لإغراء التجار على الورود بمتاجرهم على بلادهم، يتمثل بعضها فى المنشور الذى أصدره سلطان المماليك فى مصر - المنصور قلاوون (678-689هـ = 1279-1290م) إلى التجار، يرحب بهم بالحضور إلى بلاده بمتاجرهم، فيقول:" ومن يؤثر الورود إلى ممالكنا أن أقام أو تردد .. فليعزم عزم من قدر له فى ذلك الخير والخيرة، ويحضر إلى بلاد لا يحتاج سكانها إلى ذخيرة لأنها فى الدنيا جنة عدن لمن قطن، ومسلاة لمن تغرب عن الوطن .. فمن وقف على مرسومنا هذا من التجار المقيمين باليمن والهند، والصين والسند، وغيرهم، فليأخذ الأهبة فى الارتحال إليها والقدوم عليها .. وهذا النشاط التجارى الواسع، يتطلب مؤسسات تجارية تستوعبه وتكون محورا له، ويجد فيها التجار ما ينشدونه من ربح وأمن وسلام. وقد انتعشت الأسواق فى الدولة الإسلامية، داخل المدن وعلى امتداد الطرق التجارية. وكان بعض هذه الأسواق يغلب عليه الطابع المحلى، والبعض الآخر يغلب عليه الطابع النوعى - كأسواق البهار والرقيق - والأخيرة غالبا كانت ذات طابع عالمى ولها مراكز معروفة محددة على طريق خطوط التجارة العالمية آنذاك ونذكر من هذه المؤسسات التجارية ما يلى:

أ) الخانات والوكالات:

أما كبرى المؤسسات التجارية التى عرفتها تلك العصور، فقد تمثلت فى الخانات والوكالات والفنادق والقياسر. والغالب أن الخانات والوكالات كانت خاصة بتجار المسلمين، فى حين اختصت الفنادق بالتجار الأوروبيين والمسيحيين ومازالت توجد بقايا هذه المؤسسات فى بعض المدن الإسلامية، كالقاهرة ودمشق وحلب وغيرها. وبدراسة هذه الآثار يتضح أنها استوعبت كل أسباب الراحة، واتخذت طابعا عمليا يحقق الغرض من إقامتها. ففيها أماكن لنزول التاجر الركاض وإقامته، جزء مخصص للتجار العزاب، وآخر للتجار الذين تصحبهم عائلاتهم. وفيها مخازن يودع فيها التجار بضائعهم، ومكان لحفظ الأمانات والأموال. هذا فضلا عن حظيرة تستريح فيها الدواب التى تحمل البضائع. وكثيرا كان يلحق بهذا النوع من المؤسسات سبيل للماء، ومسجد لإقامة الصلاة، فضلا عن حانوت يشترى منه التجار ما يحتاج إليه فى طريقه. وربما كان إنشاء الخان بهدف البر بأبناء السبيل والمسافرين – ومعظمهم من التجار وأهل العلم – وتوفير المأوى لهم. ومن أمثلة ذلك خان السبيل خارج باب الفتوح – من أبواب القاهرة – وقد ذكر فيه المقريزى أن "الأمير بهاء الدين قراقوش خادم أسد الدين شيركوه وعتيقه بناه لأبناء السبيل والمسافرين بغير أجر، به بئر وساقيه وحوض".

ويلاحظ أنه فى كثير من الحالات كان الخان يقام خارج المدن الكبرى،على امتداد طرق التجارة – مثل خان يونس الذى أقامه أحد أمراء المماليك على الطريق بين جنوب فلسطين ومصر. فى حين كان الغالب على الوكالة أن تقوم داخل المدن الكبرى الواقعة على الطرق التجارية. هذا وإن كان اللفظان قد تداخلا فى المعنى فى حالات كثيرة، فنسمع عن خان كبير – مثل خان الخليلى – فى قلب مدينة القاهرة. وقد وصف المقريزى وكالة

توصون بالقاهرة، فقال: "يعلو هذه الوكالة رباع تشتمل على **ثلاثمائة وستين** بيتا، عامرة كلها، ويحزر أنها تحوى أربعة آلاف نفس، ما بين رجل وامرأة وصغير وكبير..".

ولا شك فى أن هذا العدد الكبير من التجار وعائلاتهم، استجوب وجود نوع من الحياة الاجتماعية النشطة داخل هذه المؤسسات، وخاصة أن كل منها كانت مكتملة المرافق، وبها حمام، وفرن لخبز الخبز .... وغير ذلك.

وفى تلك العصور كانت الأخبار والعادات والتقاليد تنتقل فى صحبة قوافل التجار الذين يضعون بضائعهم وبعد أن يحط التاجر حاله ويصلى ركعتين، يتوافد عليه التجار المحليون، يرحبون به، ويسألون عن البضاعة التى يحملها وسعرها، ويستفسرون منه عن أحوال البلاد التى مر بها فى طريقه. والغالب أن التاجر الوافد كان لا يكتفى ببيع ما معه من بضائع، وإنما يشترى من المدينة التى يحل بها أنواعا أخرى من البضائع ليحملها إلى المحطة التالية فى طريقه.

ب) الفنادق:

أما الفنادق، فكان الغالب عليها – كما أشرنا – أن تكون خاصة بالتجار الأوروبيين المسيحيين. وعندما نشطت التجارة بين الشرق والغرب فى أواخر العصور الوسطى، صار لكل جالية من جاليات المدن الأوروبية التجارية فى حوض البحر المتوسط، فندق فى كبرى المدن التجارية فى المشرق الإسلامى. ففى الإسكندرية ودمياط والقاهرة وطرابلس ودمشق وحلب .. كانت هناك فنادق للبيازنة والبنادقة والجنوية والقطلان .. وغيرهم. ولتشجيع هؤلاء التجار الأوروبيين على الحضور لابتياع الغلات والبضائع الشرقية التى اشتد الطلب عليها فى الغرب الأوربى، سمح حكام المسلمين لهؤلاء التجار الأوربيين بقدر كبير من الحرية الشخصية داخل فنادقهم،

فكان الفندق يحوى كنيسة صغيرة يؤدون فيها الصلاة وفق مراسيم الكنيسة التى يتبعونها، ولتوفير أسباب الراحة لهم، كان بالفندق فرن خاص لعمل الخبز وفق الطريق التى ألفوها، والأسلوب الذى إعتادوه فى بلادهم.

ورتبت أمور هذه الفنادق بحيث يكون لكل منها مدير من أهل البلد الذى يتبعه الفندق، يستقل بإدارته، دون أى تدخل من جانب السلطات المحلية. ومع ذلك اشترطت على هؤلاء الأجانب بضعة شروط، ومنها إغلاق أبواب فنادقهم مع غروب الشمس، وكذلك وقت صلاة الجمعة والمسلمون فى المساجد.

ج) القياسر:

أما القياسر، فكانت مؤسسات تجارية، يشيدها أفرادها للإفادة من دخلها. ونستطيع أن نشبه القيسارية بالمجمع التجارى فى عصرنا الحديث، بمعنى أنها كانت مؤسسة ضخمة، تضم عشرات الحوانيت التى يؤجرها صاحب القيسارية للتجار،ويجنى من وراء ذلك دخلا كبيراً. ومن هذا المفهوم يبدو الفارق بين القيسارية والسوق، فالأخير لا يكون مملوك لفرد بعينه، ولا نسمع أن ثريا أراد أن يستغل أمواله فأنشأ سوقاً، وإنما كانت حوانيت السوق مملوكة غالبا لأهله وأصحابه والعاملين فيه من التجار، كل يمتلك متجره. أما القيسارية فهى مجمع تجارى من إنشاء فرد يختار موقعها، ويشرف على بنائها، وقد يتفنن فى تجميلها. وإذا كان من أصحاب النفوذ أجبر التجار على ترك حوانيتهم فى الأسواق، واستئجار حوانيت جديدة فى قيساريته لتعميرها، مثلما فعل الأمير جهار كس فى قيساريته التى أسسها فى القاهرة سنة 592هـ.

وهناك أنواع أخرى مثل قيسارية ابن أبى أسـامة، قيسارية سنقر الفاضل، وقيسارية بيبرس الجاشنكير .. وغيرها من قياسر القاهرة التى ذكرها المقريزى فى كتابه الخطط المقريزية.

ولما كانت القياسر تدر دخلا منتظما – هو حصيلة إيجار حوانيتها – فإن كثيرين من أهل الخير وقفوا ما يمتلكونه من قياسر على عمل من أعمال البر والخير، أو على مؤسسة من المؤسسات الاجتماعية أو الدينية أو التعليمية ابتغاء حسن الثواب. ويلاحظ أن القيسارية لا تختص بصنف معين من أصناف البضائع، هذا وإن كانت بعض القياسر قد اشتهرت ببيع غلة معينة، مما جعلها تنسب إلى تلك الغلة أو ذلك الصنف، مثل قيسارية العصفر، وقيسارية العنبر من قياسر القاهرة فى العصور الوسطى.

مراجع الفصل الثالث عشر

1- سعيد عبد الفتاح عاشور (1994) حضارة الإسلام، المعهد العالى للدراسات الإسلامية، القاهرة، الطبعة الثانية.

2- أحمد أحمين، فجر الإسلام، ضحى الإسلام، ظهر الإسلام.

3- سعيد عاشور، المدينة الإسلامية وأثرها فى الحضارة الأوروبية.

4- عباس العقاد، أثر العرب فى الحضارة الأوروبية.

5- قدرى حافظ طوقان، العلوم عند العرب، تراث العرب العلمى فى الرياضيات والفلك.

6- الطشقندى، صبح الأعشى، الجزء الحادى عشر.

7- المقريرى، المواعظ والاعتبار، الجزء الثانى.

الفصل الرابع عشر

الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في مجال النقل البحرى

الفصل الرابع عشر
الاتفاقيات والمعاهدات الدولية
فى مجال النقل البحرى

1/14 مقدمة:

يلاحظ أن السياسة العامة للدولة تتجه فى علاقاتها مع الدول العربية والأجنبية فى مجلا النقل البحرى نحو توثيق العلاقات والروابط بتلك الدول وتنشيط العلاقات الاقتصادية والتجارية وتدعيم حركة التبادل التجارى معها. ومن هذا المنطلق فقد انضمت جمهورية مصر العربية إلى كثير من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية فى مجال النقل البحرى كما أبرمت العديد من الاتفاقيات الثنائية مع كثير من الدول العربية والأجنبية. وسنورد فى هذا الفصل أهم تلك الاتفاقيات والمعاهدات التى تمت لمدى أهميتها فى تنشيط قطاع النقل بصفة خاصة والاقتصاد القومى بقطاعاته المختلفة بصفة عامة.

2/14 الاتفاقيات الثنائية:

لقد أبرمت مصر العديد من الاتفاقيات الثنائية فى مجال النقل البحرى تهدف إلى تنشيط وتدعيم العلاقات التجارية بين البلدين مع مراعاة ألا يترتب على الاتفاقيات أية أعباء على مصر وألا يكون هناك معاملة تمييزية لسفن تلك الدول. ويمكن حصر الأهداف التى تسعى تلك الاتفاقيات إلى تحقيقها فيما يلى:

وهناك مجموعة من الأهداف التى تحققها الاتفاقيات الثنائية التى تبرمها مصر فى مجال النقل البحرى ومن هذه الأهداف ما يلى:

أ- يتم من خلالها تقوية التعاون بين البلدين فى مجال النقل البحرى وتطوير العلاقات الثنائية بين البلدين فى هذا المجال.

ب- يمكن من خلالها تفادى الإجراءات التى تعوق المسار الطبيعى لتطوير الأنشطة البحرية.

ج- تؤدى إلى تدعيم وتنشيط العلاقات التجارية والاقتصادية بين البلدين.

د- توثيق وتوطيد سبل التعاون فى مجال نقل التكنولوجيا وإقامة المشروعات المشتركة فى مجال النقل البحرى.

أما عن الشروط التى تتضمنها هذه الاتفاقيات، فإنها تتضمن مجموعة من الشروط التى تتفق فى جوهرها مع أحكام القانون الدولى العام والاتفاقيات والمعاهدات الدولية المعنية بمجال النقل البحرى. وهى أن كانت تختلف فى صياغتها من اتفاق إلى أخر إلا أنها تتفق من حيث الجوهر. ومن أهم هذه الشروط ما يلى:

أ- النطاق المكانى لتطبيق الاتفاق والمجالات التى لا يطبق عليها وهى على النحو التالى: يطبق الاتفاق فى إقليم كل من الطرفين المتعاقدين ولا يطبق على:

- الأنشطة التى يحتفظ بها كل طرف وفقا لقانونه ولمؤسساته الوطنية ومنها القطر والإرشاد والإنقاذ والمساعد الملاحية الساحلية والصيد فى المياه الإقليمية.
- الملاحة فى قناة السويس حيث تطبق القوانين والمعاهدات السارية.
- الملاحة فى المياه الداخلية.
- دخول وبقاء ورحيل الأجانب حيث تطبق القوانين المنظمة.

ب- التأكيد على امتناع الطرفين المتعاقدين عن اتخاذ أية إجراءات يكون من شأنها إلحاق الضرر بحرية الملاحة التجارية بينهما وكذلك بتطوير الملاحة الدولية.

ج- يجب معاملة سفن الطرفين فى موانى كل منهما على أساس مبدأ المعاملة بالمثل وذلك فى مجالات محددة تتعلق بدخول الموانى المفتوحة للسفن الأجنبية واستخدام المرافق المتاحة بها.

د- لابد من تسهيل الإجراءات الجمركية وغيرها من الإجراءات فى الموانى لمنع التأخيرات غير الضرورية للسفن.

هـ - حسن معاملة أعضاء الطاقم لكل طرف فى موانى الطرف الآخر وفقا لأحكام الاتفاقيات الدولية.

و- تقديم العون للسفينة التابعة لأى من الطرفين فى حالة تعرضها لحادثة فى المياه الإقليمية للطرف المتعاقد الآخر.

ز- تنظيم حالات التدخل القضائى فى المخالفات الجنائية التى ترتكب على متن سفن أى من الطرفين المتعاقدين.

عمل وتشكيل لجنة ملاحية من ممثلى البلدين تجتمع سنويا أو بناء على طلب أحد الطرفين وذلك لبحث الأمور البحرية التى تعنى أى من الطرفين.

ط- تنفيذ ومتابعة تنفيذ الاتفاق وبحث الأمور المتعلقة بالاهتمامات المشتركة لشركات الملاحة فى البلدين ودراسة تسيير خطوط ملاحية مشتركة.

ح- ضرورة النظر فى المنازعات التى قد تنشأ عن تطبيق أو تفسير الاتفاق.

أما عن الالتزامات الناشئة عن عقد اتفاقات ثنائية وأثرها على إيرادات الموانى المصرية فإن الدولة تحرص عند إبرامها لاتفاقيات ثنائية ألا يترتب عليها أية التزامات أو أعباء مالية وبالتالى لا يترتب عليها آثار سلبية على إيرادات الموانى المصرية. وتتيح الاتفاقيات الثنائية الفرصة لزيادة تردد سفن الطرف الآخر على الموانى المصرية حيث أنه خلال مراحل التفاوض على

نصوص الاتفاق بقوم المفاوض بتوضيح إمكانات الموانى المصرية واستعدادها لاستقبال سفن الطرف الآخر وبذلك يتوفر لديه المزيد من المعلومات التى قد يكون لا يعلمها من قبل ويكون بذلك الاتفاق له آثار إيجابية على حركة العمل بالموانى وزيادة إيرادتها.

وتأكيد لسياسة الدولة وتحقيقا لتلك الأهداف، فقد أبرمت جمهورية مصر العربية اتفاقيات ملاحية ثنائية مع الدول العربية والأجنبية بيانها كالتالى:

1/2/4 الاتفاقيات التى مع الدول العربية:

- اتفاقية ملاحية بين كل من جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية السودان الديمقراطية بتاريخ 1977/5/28.
- اتفاقية ملاحية بين كل من حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية بتاريخ 1985/1/9.
- اتفاقية ملاحية تجارية بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكمة المملكة المغربية بتاريخ 1989/3/22.
- اتفاقية النقل البحرى بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة الجمهورية التونسية بتاريخ 1989/12/8.
- اتفاقية تنسيق وتنظيم عمليات النقل البحرى بين حكومتى جمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية بتاريخ 1990/12/5.
- اتفاقية النقل البحرى بين حكومتى جمهورية مصر العربية والجمهورية العربية السورية بتاريخ 1990/12/12.
- اتفاقية التعاون البحرى التجارى بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة الجمهورية العراقية بتاريخ 1988/7/7

- اتفاقية النقل البحرى بين حكومة الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى وحكومة جمهورية مصر العربية بتاريخ 1992/2/26
- اتفاقية النقل البحرى بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بتاريخ 1995/4/10.
- اتفاقية للنقل البحرى بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة الجمهورية اليمنية بتاريخ 1997/12/12.

2/2/4 الاتفاقيات التى مع الدول الأسيوية:

- اتفاق ملاحى بين حكومة الجمهورية العربية المتحدة وحكومة الهند بتاريخ 1964/1/2.
- اتفاقية ملاحية بين حكومة جهورية مصر العربية وحكومة جمهورية تركيا بتاريخ 1988/2/14.
- اتفاقية ملاحية تجارية بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية بنجلاديش الشعبية بتاريخ 1988/1/5.
- اتفاقية بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية بشأن التعاون المشترك فى مجال النقل البحرى بتاريخ 1996/2/29

3/2/4 الاتفاقيات التى مع الدول الأوروبية:

- الاتفاقية الملاحية بين جمهورية مصر العربية المتحدة وحكومة جمهورية بلغاريا الشعبية بتاريخ 1969/5/24.
- اتفاق بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية رومانيا الاشتراكية فى مجال النقل البحرى بتاريخ 1975/4/6.

- اتفاقية ملاحية بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة الجمهورية الفرنسية بتاريخ 1975/7/15.
- اتفاق بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة الجمهورية الإيطالية فى مجال الملاحة والنقل البحرى بتاريخ 1976/4/7.
- اتفاق بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية بولندا الشعبية فى مجال النقل البحرى. بتاريخ 1977/11/2.
- اتفاق بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة الجمهورية اليونانية بشأن الملاحة والنقل البحرى بتاريخ 1981/4/18.
- اتفاق الملاحة التجارية بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة أوكرانيا بتاريخ 1997/3/29.
- اتفاق بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة روسيا الاتحادية بشأن التعاون فى مجال النقل البحرى بتاريخ 1997/9/23.
- اتفاق بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية بشأن علاقاتهم الملاحية المشتركة بتاريخ 1998/11/5.

4/2/4 الاتفاقيات التى مع الدول الأفريقية:

- اتفاق بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية جنوب أفريقيا بشن الملاحة التجارية والأمور البحرية المتصلة بها بتاريخ 1998/10/28.
- وهناك مشروع اتفاقية ملاحية بالأحرف الأولى تمهيدا للتوقيع النهائى عليها مع جمهورية نيجيريا الاتحادية.

3/4 الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنضمة إليه مصر:

بالإضافة إلى المعاهدات الثنائية، فقد انضمت جمهورية مصر العربية إلى العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية فى المجالات العشرة التالية الاتفاقيات المعاهدات الدولية فى مجال السلامة البحرية، قواعد نقل الركاب، قياس الحمولة، تيسير حركة مرور السفن، المصادمات البحرية، البحث والإنقاذ البحرى، تدريب العاملين بالبحر، خطوط المحمول، حماية البيئة البحرية من التلوث، حماية البحر المتوسط من التلوث، وفيما يلى بيان بهذه المعاهدات ومجال كل منها وذلك على النحو التالى:

الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنضمة إليها ج.م. ع

1- اتفاقية إنشاء هيئة دولية استشارية للملاحة (أمكو) مع تعديل أسمها إلى المنظمة البحرية الدولية (الإيمو) وكان ذلك بتاريخ 1948 من خلال القانون رقم 460 لسنة 58 ومضمون الاتفاقية هو تأكيد أهمية المعاهدات كمصدر للقانون الدولى وكوسيلة لإنماء التعاون السلمى بين الأمم وتقنين وسائل لتسويق المنازعات الدولية ولمبادئ العدل والقانون الدولى. وإتاحة آلية للتعاون فيما بين الحكومات فى ميدان الممارسات التى تؤثر على النقل البحرى فى مجال التجارة الدولية والسلامة البحرية وكفاءة الملاحة الدولية ومنع التلوث البحرى وإزالة الإجراءات التميزية والقيود المؤثرة على النقل البحرى.

2- الاتفاقية الدولية الخاصة بالسلامة البحرية وتشمل:

أ- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار بتاريخ 1948 وبالقانون رقم 459 لسنة 53

ب- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار بتاريخ 1960 وبالقانون رقم 891 لسنة 65.

ج- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار بتاريخ 1974 وبالقانون رقم 372 لسنة 81.

بروتوكول تعديلات 84، 86 بالموافقة الضمنية بتاريخ 1978 وبالقانون رقم 151 لسنة 86. وتهدف هذه الاتفاقيات إلى تأكيد سلامة الأرواح فى البحار بإرساء مبادئ، وقواعد موحدة وإحلال اتفاقية 74 لتحل محل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار لسنة 1960 وتنطبق الاتفاقية على السفن التى ترفع إعلام الدول الأعضاء فى الاتفاقية.

3- قواعد نقل الركاب وتشمل:

أ-الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب عن طريق البحر (بروكسل) والبروتوكول الخاص بها بتاريخ 1961 وبالقرار الجمهورى رقم 468 لسنة 74 يهدف وضع قواعد موحدة لنقل الركاب بطريق البحر الأحمر وتحديد مسئولية الناقل إذا كان الحادث الذى ينتج عنه الضرر وقع أثناء النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل.

ب- اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحرا وبروتوكول 76 لتعديلها بتاريخ 1974 وبالقانون 344 لسنة 91 بهدف التوصل إلى اتفاق مشترك لعدة قواعد خاصة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً.

ج- اتفاقية سفن الركاب لرحلات الخاصة بتاريخ 1971 بالقانون رقم 972 لسنة 75 بهدف ضع القواعد العامة التى تتلائم مع الظروف الخاصة للرحلات الخاصة.

د- بروتوكول المتطلبات المكانية فى سفن الركاب العاملة فى النقليات الخاصة بتاريخ 1973 بالقانون رقم 166 لسنة 87 بهدف وضع قواعد عامة فيما يتصل بمتطلبات الركاب المكانية على متن سفن الركاب العاملة فى النقليات الخاصة بحيث يتم نقل هؤلاء الركاب بطريقة آمنة.

4- الاتفاقيات الخاصة بقياس الحمولة وتشمل:

1- الاتفاق المعقود بين مصر وبريطانيا لعام 39 بشأن اعتماد شهادات قياس الحمولة بتاريخ 1939 وصادرة بمرسوم ملكى لسنة 39 بهدف اعتماد وقياس حمولة السفن بين مصر وبريطانيا للتعامل فى قياس الحمولة أثناء العبور بقناة السويس.

2- اتفاقية القسطنطينية لمقاييس الحمولة بتاريخ 1939 وصادرة بمرسوم ملكى لسنة 1939.

5- تيسير حركة مرور السفن وتشمل:

اتفاقية تيسير حركة المرور البحرى وتعديلاتها بتاريخ 1965 والصادرة بقرار جمهورى رقم 276 لسنة 86 بهدف اتخاذ التدابير المناسبة لحركة المرور البحرى ومنع التأخيرات الغير ضرورية للسفن والأشخاص والممتلكات على ظهر السفن والتقليل من الأوراق الرسمية والإجراءات عند الوصول والمغادرة.

6- المصادمات البحرية وتشمل:

أ- الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد الدولية المتعلقة بالمصادمات البحرية (بروكسل) بتاريخ 1910 بالقانون 22 لسنة 41 بهدف إيجاد مستوى عالمى للسلامة فى البحر ووضع قواعد دولية لمنع التصادم.

ب- الاتفاقية الخاصة بالاختصاص الجنائى وحوادث الملاحة الأخرى (بروكسل) بتاريخ 1952 بالقانون رقم 133 لسنة 55 بهدف المسئولية الجنائية أو التأديبية على الربان أو أى شخص أخر لا يتم إلا أمام السلطات القضائية للدولة التى تحمل السفينة علمها.

ج- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مسائل التصادم البحرى (بروكسل) بتاريخ 1952 بالقانون رقم 134 لسنة 55 بهدف تحديد السلطة التى تفصل فى الدعاوى الناشئة عن التصادم بين السفن البحرية وبعضها.

د- اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحر بتاريخ 1972 بالقانون رقم 357 لسنة 86 بهدف إعادة النظر ومراجعة القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحر.

7- اتفاقيات البحث والإنقاذ البحرى وتشمل:

أ- الاتفاقية الخاصة المتعلقة بتوحيد بعض قواعد المساعدة والإنقاذ "بروكسل" لسنة 1972 بالقانون رقم 123 لسنة 49 بهدف مساعدة وإنقاذ السفن البحرية فى أية مياه وقع فيها الخطر وتقنين أجر عادل للمنفذ بشرط ألا يزيد المبلغ عن قيمة الأشياء التى أنقذت.

ب- الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 بالقانون رقم 544 لسنة 90 بهدف وضع قواعد دولية موحدة بشأن عمليات الإنقاذ لأهميتها المتزايدة فى حماية البيئة مع ضمان توافر حوافز كافية للأشخاص الذين يضطلعون بعمليات الإنقاذ المتعقلة بالسفن والممتلكات الأخرى المهددة.

8- اتفاقيات تدريب العاملين بالبحر وتشمل:

الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل وعمال النوبات لسنة 1978 بالقانون رقم 180 لسنة 1980 بحيث تضمن الحد الأدنى لمتطلبات التدريب وإصدار الشهادات لأطقم السفن وتحديد الشهادات اللازمة حسب الحجم وقوة الآلات وفرض الرقابة المناسبة بواسطة سلطات البناء للتأكد من استيفاء متطلبات النوبة على السفن.

9- اتفاقية خطوط المحمول وتشمل:

الاتفاقية الدولية الخطوط لمحمول لسنة 1966 بالقانون رقم 753 لسنة 1968 بهدف إنشاء أسس وقواعد موحدة تتعلق بالحدود التى يمكن للسفن المشتغلة فى رحلات دولية أن تشحنها مع ضرورة تأمين سلامة الأرواح والممتلكات فى البحر.

10- اتفاقيات حماية البيئة البحرية من التلوث وتشمل:

أ- الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر والزيت لسنة 1954 بالقانون رقم 421 لسنة 1963 وتهدف إلى وضع أحكام تلتزم بها السفن والناقلات لمنع تلوث مياه البحر بالزيت.

ب- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى من السفن والمعدلة ببروتوكول سنة 1973 و1978 بالقانون رقم 436 لسنة 1984 وتهدف إلى المنع الكامل لتلوث البيئة البحرية بالزيت والمواد الضارة ودعم التعاون والتدريب الفنى للأفراد والإمداد بالمعدات.

ج- الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل فى أعالى البحار الناتج عن الحوادث التى ينتج عنها تلوث بالزيت. لسنة 1969 بالقانون رقم 477 لسنة 1988 بهدف حماية المصالح إزاء النتائج الخطيرة للإصابات البحرية التى تسبب

خطر تلوث البحر وخطوط الساحل بالزيت وضرورة وجود إجراءات لحماية هذه المصالح فى أعالى البحار وبحيث لا تؤثر فى مبدأ حرية الملاحة.

د- بروتوكول تعديلها المبرم لسنة 1973 بالقانون رقم 464 لسنة 1988 بهدف تحقيق التعاون الدولى فى مجال التلوث بغير الزيت وحددت المواد الأخرى غير الزيت بجدول تعد فيما بعد، وكذلك تلك المواد الأخرى المسئولة عن إحداث المخاطر بصحة الإنسان والخطر على مصادر الحياة والحياة البحرية.

هـ- الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحرى، وبروتوكول 1969، 1984 لسنة 1969 بالقانون رقم 478 لسنة 1988 وتهدف لضمان حصول الأشخاص المضرورين من الأخطار الناجمة عن التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من السفن وتحديد التعويض المناسب.

و- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى عن طريق إلقاء النفايات والمواد الأخرى لسنة 1972 بالقانون رقم 187 لسنة 1992 وتهدف إلى منع التلوث البحرى الناتج عن الإغراق والتصريف عبر الجو والأنهار ومخارج التصريف والأنابيب واستخدام أفضل السبل لمنع ذلك التلوث والقيام بعمل دولى لمكافحة التلوث البحرى النجم عن الإغراق.

ز- الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدى والتعاون فى مجال التلوث الزيتى. لسنة 1990 بالقانون رقم 179 لسنة 1992 وتهدف إلى اتخاذ إجراءات فورية فى حالة وقوع حادث تلوث زيتى والاستعداد الفعال لمكافحته وتأكيد دور قطاع البترول والنقل البحرى فى هذا الصدد، والمساعدة المتبادلة بشأن تبادل المعلومات لتوضيح قدرات الدول على التصدى لحوادث التلوث وإعداد الخطط.

11- اتفاقيات حماية البحر المتوسط من التلوث وتشمل:

أ- اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث "برشلونة" لسنة 1976 بالقانون رقم 319 لسنة 1978 وكل هذه الاتفاقية باتفاقياتها الفرعية تهدف إلى اتخاذ التدابير لوقاية البحر المتوسط من التلوث ومكافحته وحماية البيئة والتعاون فى إصدار بروتوكولات لتنفيذ الاتفاقية لوقاية المنطقة من التلوث الناجم عن إلقاء وتصريف فضلات السفن والطائرات ووقاية الجرف القارى وقاع البحر وتبادل المعلومات وتطوير البحث العالمى.

ب- بروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات لسنة 1976.

ج- بروتوكول بشأن التعاون فى منع تلوث البحر المتوسط بالزيت والمواد الأخرى فى الحالات الطارئة (برشلونة) لسنة 1976.

د- بروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض من التلوث من مصادر برية لسنة 1976 بالقانون 45 لسنة 1983.

هـ- بروتوكول بشأن حماية المناطق المتمتعة بحماية خاصة.

12- اتفاقيات خاصة بالاتصال وتشمل:

أ- اتفاقية منظمة الأقمار الصناعية الملاحية لسنة 1976 بالقانون رقم 341 لسنة 1977 وتهدف إلى توفير الاتصالات بواسطة الأقمار الصناعية لجميع شعوب العالم وتقنين مبادئ تحكم نشاطات الدول فى مجال استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي وإدخال تحسينات على أنظمة السلامة والاستغاثة البحرية وخطط الاتصالات بين السفن وإدارتها وتهيئة أفضل أساليب التقنية للاستخدام الأفضل والعادى فى مجالات الترددات اللاسلكية ومدارات الأقمار الصناعية.

ب- اتفاقية تشغيل الأقمار الصناعية لسنة 1976 بالقانون 92 لسنة 1989.

13- الاتفاقيات الخاصة بنقل البضائع وتشمل:

أ- الاتفاقية الدولية المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل) المعدلة ببروتوكول 1968 المعروفة "قواعد لاهى -شرط أرا مونت". لسنة 1924 بالقانون رقم 18 لسنة 1940 وتهدف إلى حماية الشاحنين من تعسف الناقلين وتحديد مسئولية الناقلين ومنعهم من إساءة استخدام الإعفاء من المسئولية للإضرار بمصالح الشاحنين.

ب- مدونة قواعد السلوك فى الممرات الملاحية (انكتاد) لسنة 1989 بالقانون رقم 316 لسنة 1978 بهدف تسهيل تنمية التجارة المنقولة بحرا وتطوير خدمات الخطوط الملاحية المنتظمة، إيجاد توازن بين مصالح الشاحنين والناقلين المشاركة فى التجارة.

ج- اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر لسنة 1924 بالقانون رقم 104 لسنة 1979 بهدف إيجاد توازن مقبول بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين تسرى على كل عقد نقل بضائع بالبحر. وهذه اتفاقية معدلة لاتفاقية بروكسل عام 1924.

14- الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسئولية الناجمة عن أعمال النقل البحرى وتشمل:

أ- المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن (بروكسل) لسنة 1957 بالقانون رقم 3751 لسنة 1964 ويهدف مبدأ المسئولية المحدودة لمالك السفينة أن تكون للسفينة والنولون ذمة بحرية خاصة لها حقوقها والتزامتها داخل ذمة المالك العامة وهى ضمان للدائنين البحريين

وتحدد المعاهدة مسئولية المالك بمبلغ 1000 فرنك ذهب عن كل طن حمولة صافية، 2100 فرنك للأضرار البدنية.

ب- الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسئولية فى المطالبة البحرية لسنة 1976 بالقانون رقم 150 لسنة 1985 بهدف وضع قواعد موحدة لتحديد المسئولية فى المطالبات البحرية وهى المتعلقة بالوفاة أو الإصابات البدنية أو الهلاك أو الضرر الواقع على الممتلكات التى تحدث على السفينة.. والمطالبة المتعلقة برفع الحطام.

15- الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتحفظ على السفن والحجز عليها وتشمل:

أ- المعاهدة الدولية الخاصة بالحجر التحفظى على السفن لسنة 1952 بالقانون رقم 135 لسنة 1955 وتهدف إلى توحيد القواعد الخاصة بالحجز التحفظى على السفن فى الموانى المختلفة لتمكن الدائنين البحريين من الحصول على ضمان لديونهم ولا يجوز الحجز التحفظى إلا بمقتضى دين بحرى. ويقع الحجز التحفظى بأمر يصدر من السلطة القضائية لدى الدولة المتعاقدة التى يقع الحجز فى دائرتها.

ب- الاتفاقية الدولية بشأن شروط تسجيل السفن (أنكتاد) لسنة 1986 بالقانون 403 لسنة 1987 وتهدف إلى تعزيز الصلة بين الدولة والسفن التى ترفع علمها كى تمارس ولايتها على تلك السفن ولضمان امتثال السفن لهذه للقوانين المتعلقة بتسجيل السفن والمعايير الدولية للسلامة ومنع تلوث البيئة ولإخضاع السفن للمعاينات الدورية وتسجيل معلومات السفينة ومالكيها فى السجل المعد لذلك.

ج- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة لحصانات السفن الحكومية (بروكسل) لسنة 1926 بالقانون رقم 497 لسنة 1960 بهدف توحيد القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية التى تستغلها الحكومات فى النشاط

البحرى التجارى وتخضع لقواعد المسئولية وتستثنى السفن الحربية والسفن التى يتم تشغيلها فى نشاط غير تجارى.

د- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (نيويورك) لسنة 1982 بالقانون رقم 145 لسنة 1986 وتهدف إلى إقامة نظام قانونى للبحار والمحيطات ييسر الاتصالات الدولية ويشجع على استخدامها فى الأغراض السلمية والانتفاع من مواردها والحفاظ عليها وحماية البيئة البحرية. وحددت البحر الإقليمى المياه الداخلية بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا مقاسه من خط الأساس.

14- اتفاقيات العمالة البحرية وتشمل:

أ- توفير التسهيلات لإيجاد أعمال البحارة رقم 9 لسنة 1982 وتهدف الاتفاقيات إلى عدم تشغيل البحارة بغرض تجارى أو تحقيق ربح.

ب- عقود استخدام البحارة رقم 22 لسنة 1926 وتم التصديق عليها سنة 1982 وتحدد الاتفاقية المسئول عن توقيع العقد وكذا العقد والبيانات التى يجب أن تثبت فيه بحيث تكفل للبحار كافة حقوقه وواجباته وكذلك انقضاء العقد وكيفية الحصول على مستحقاته عند انتهاء العقد.

ج- اتفاقية إعادة البحارة إلى أوطانهم رقم 23 لسنة 1926 وتضمن الاتفاقية حق البحار فى إعادته إلى وطنه أو الميناء الذى تم فيه استخدامه وتحدد من المسئول عن تحمل نفقات إعادة البحار إلى وطنه عند انتهاء عقد الاستخدام.

د- اتفاقية الحد الأدنى للصلاحية الفنية الواجب توافرها فى ربابنة وضباط السفن التجارية لسنة 1936 لسنة 1939 والتى تطبيق الحد الأدنى للصلاحية الفنية الواجب توافرها فى الربابنة وضباط السفن.

هـ- اتفاقية مسئولية صاحب السفينة فى حالات مرض البحارة أو إصابتهم أو وفاتهم لسنة 1936 بالقانون رقم 1982 وتضمن الاتفاقية حق البحار فى حالة تعويضه عن أخطار المرض أو الإصابة أو الحوادث

و- اتفاقية التأمين الصحى للبحارة لسنة 1936 بالقانون رقم 1982 وتضمن الاتفاقية التأمين على كل شخص يستخدم بوصفه ربان أو بحارا أو من يعمل فى خدمة السفن التجارية أن يؤمن عليه بموجب التأمين الصحى الأجبارى.

ز- اتفاقية الغذاء وتقديم الوجبات للبحارة على ظهر السفن لسنة 1946 بالقانون رقم 1982 وتخص هذه الاتفاقية بوضع وتنفيذ اللوائح المتعلقة بتوريد الطعام وتقديم المياه والوجبات والتفتيش على أماكن إعداد الطعام وعلى الأغذية ومصادر المياه والاهتمام بأن تكون كمية الطعام كافية ونوعه مناسب وكذلك التحقيق فى الشكاوى الكتابية التى يقدمها البحار فى هذا الشأن.

ح- شهادة اللياقة المهنية لطهاة السفينة لسنة 1946 بالقانون رقم 1982 وتضمن الاتفاقية تأهيل من يعمل على تحضير الطعام على السفن لهذا العمل وأن يعقد له اختبارا عمليا فى تحضير الوجبات وكذلك امتحانا فى معلوماته عن القيمة الغذائية للأطعمة المختلفة.

ط- اتفاقية معاشات البحارة لسنة 1946 لسنة 1982 وتضمن الاتفاقية إنشاء نظام لصرف المعاشات للبحارة عند اعتزالهم الخدمة أو عند بلوغهم سن الخامسة والخمسين أو الستين طبقا للقوانين.

ى- اتفاقية فحص البحارة طبيا لسنة 1946 بالقانون لسنة 1982 وتضمن فحص العاملين على السفن طبيا وحصولهم على شهادة طبية تثبت سلامة الإبصار والألوان وعدم المعاناة من مرض يحتمل أن يزيد أو يؤدى

إلى عدم اللياقة بسبب الخدمة فى البحر أو يهدد صحة الآخرين، ويتجدد الفحص كل سنتين.

ك- شهادات كفاية البحارة لسنة 1946 بالقانون لسنة 1982 بهدف العاملين وتحديد كفايتهم الطبية.

ل- اتفاقية استمرار استخدام عمال البحر لسنة 1976 وبالقانون لسنة 1983 وتضمن الاتفاقية تأمين فترة عمالة دنيا لعمال البحر أو داخل أدنى أو مخصصات نقدية تتوقف حجمها وطبيعتها على الوضع الاقتصادى والاجتماعى فى الدولة.

م- المعايير الدنيا الواجب مراعاتها فى السفن التجارية لسنة 1976 بالقانون لسنة 1983 وتضمن الاتفاقية أن تمارس بفعالية ولاية قضائية أو رقابة على السفن بشأن معايير السلامة والكفاءة وساعات العمل والتزود بالعاملين وتنفيذ الضمان الاجتماعى الذى تحدده اللوائح والقوانين الوطنية وضمان وجود إجراءات مناسبة لتعيين عمال البحر ودراسة الشكاوى وكذلك ضمان أن يكون العاملين على السفن مؤهلين ومدربين بما يناسب المهام التى عينوا عليها من أجلها. وكذلك ضمان تطابق مواصفات السفن المحلية فى أراضى الدولة العضو مع اتفاقيات العمل الدولية المطبقة والسارية والتى صدقت عليها الدولة.

ن- السلامة المهنية والصحية فى عمل الميناء لسنة 1979 بالقانون لسنة 1988 وتتناول الاتفاقية التدابير التى تتخذ لحماية عمال الشحن والتفريغ ومخاطر العمل والتسهيلات الصحية والطبية والأوامر المهنية والتدريب.

15- اتفاقية خاصة بالعمالة البحرية والتى أصدرها مؤتمر العمل الدولى وجارى إتمام إجراءات التصديق عليها وتشمل:

أ- اتفاقية رعاية البحارة فى البحر وفى المـوانى رقـم 163 بتـاريخ 1987.

ب- اتفاقية الحماية الصحية والرعاية الطبية للبحارة رقم 164 بتـاريخ 1987.

ج- اتفاقية الضمان الاجتماعى للبحارة رقم 165 بتاريخ 1987.

د- اتفاقية إعادة البحارة إلى أوطانهم رقم 166 بتاريخ 1987.

الفصل الخامس عشر

التشريعات والقرارات الحديثة في النقل البحرى

الفصل الخامس عشر

التشريعات والقرارات الحديثة فى النقل البحرى

1/15 مقدمة:

إن من أهم هذه التشريعات التى صدرت للنهوض بقطاع النقل البحرى هو القانون رقم 8 لسنة 1990 بإصدار قانون التجارة البحرى الذى صدر لكى يحل محل القانون القديم الصادر فى 1883/11/13. وقد تضمن القانون الجديد العديد من الأحكام الخاصة التى تهدف إلى النهوض بكافة قطاعات النقل البحرى، منها الأحكام الخاصة بالسفينة وبنائها وملكيتها وحقوق الامتياز عليها ورهنها والحجز عليها، وكذلك الأحكام الخاصة بشئون العاملين والوكلاء والمقاولين البحرين وغير ذلك من العلاقات والتصرفات فى مجال النقل البحرى.

ويلاحظ أن الدولة قد قامت أيضا خلال السنوات الماضية وخاصة ابتداء من عام 1992 بإصدار العديد من التشريعات والقرارات الوزارية التى تهدف إلى تقديم المزيد من التسهيلات للمتعاملين مع قطاع النقل البحرى فى كافة المجالات. ومن أهم هذه التشريعات والقرارات ما يلى:

2/15/ السماح للقطاع الخاص بمزاولة أعمال النقل البحرى وذلك من خلال القوانين والقرارات الآتية:

1- القانون رقم (1) لسنة 1998 بشأن تعديل بعض أحكام القانون رقم 12 لسنة 1964 والذى أجاز للأشخاص الطبيعية أو المعنوية مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة الملاحية وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتى يصدر بتحديدها قرار من الوزير المختص.

2- القرار الوزارى رقم 30 لسنة 1998 بشأن الشروط والضوابط الخاصة بمنح التراخيص اللازمة لمزاولة أعمال الشحن والتفريغ والوكالة الملاحية وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية.

3- القرار الوزارى رقم 31 لسنة 1998 بشأن تحديد مقابل الانتفاع بالتراخيص الممنوحة لمزاولة أعمال النقل البحرى والأعمال المرتبطة بها بالموانى المصرية.

3/15 تملك السفن وتقديم الخدمات البحرية وذلك من خلال القرارات الآتية:

1- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 31 لسنة 1994 بشأن توحيد المعاملة النقدية بين السفن المصرية – التى كانت تعامل من الناحية النقدية معاملة السفن الأجنبية – وباقى السفن المصرية، حيث كانت السفن المملوكة لشركات الملاحة. المنشأة بنظام المناطق الحرة وفقا لقوانين الاستثمار وكذلك السفن المملوكة لشركات ملاحة منشأة بقوانين خاصة تعفيها من أحكام الرقابة على النقد الأجنبى تعامل من الناحية النقدية معاملة السفن الأجنبية وتطبق عليها أحكام القرار الوزارى رقم 95 لسنة 1987 فى شأن تحديد المعادل من النقد الأجنبى لفئات رسوم الموانى والمنائر المحددة بالقانون رقم 24 لسنة 1983 والقرارات الوزارية الخاصة بفئات مقابل الخدمات. وبتطبيق هذا القرار تمتعت الشركة والسفن المصرية التى كانت تعامل من الناحية النقدية معاملة الشركات أو السفن الأجنبية بتخفيضات حوالى 75% من الفئات الواردة بالقرارات الوزارية الصادرة فى هذا الشأن.

2- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 40 لسنة 1995 بشأن منح سفن الركاب الرافعة للعلم المصرى والتى لا يزيد عمرها عن عشر سنوات تخفيضا قدره 75% من مقابل فئات الانتفاع بالمهمات والمنشآت التابع للهيئات العامة للموانى ومصلحة الموانى والمنائر.

وتم منح هذا التخفيض لتشجيع الشركات المصرية والأفراد المصريين على امتلاك سفن ركاب حديثه البناء ورفع العلم المصرى عليها.

3- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 73 لسنة 1995 بشأن معاملة السفن الرافعة لعلم أجنبى المملوكة لمصريين أو التى يستأجرونها كاملة التجهيز بعقود مشارطة زمنية معاملة السفن المصرية من الناحية النقدية.

وبتطبيق هذا القرار منحت السفن الرافعة لعلم أجنبى المشار إليها تخفيض حوالى 75% من فئات رسوم الإرشاد والموانى والمنائر.

4- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 21 لسنة 1996 بشأن الترخيص لشركات القطاع الخاص المصرية والأفراد المصريين مزاولة أعمال النقل البحرى عن طريق تملك السفن بجميع أنواعها وحمولاتها ولملاك هذه السفن حق القيام بجميع الخدمات البحرية الخاصة بالسفن التى يتملكونها ورافعة العلم المصرى.

وهذا القرار أعطى الحق لملاك السفن الرافعة العلم المصرى القيام بجميع الخدمات البحرية لسفنهم بما فيها أعمال الشحن والتفريغ سواء التى تتم على سطح السفينة أو على الرصيف بغض النظر إذا كانت محملة برهن لأجنبى من عدمه.

4/15 استئجار الأراضى وذلك من خلال القرارات الآتية:

1- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 43 لسنة 1994 بشأن تحديد مقابل الخدمات التخزينية والأراضى لموانى البحر الأحمر.

2- قرا وزير النقل والموصلات رقم 43 لسنة 1994 بتنظيم أسلوب المحاسبة بالنسبة للأراضى فى موانى البحر الأحمر.

3- قرار مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية رقم 99 لسنة 1994 بشأن معاملة الشركات المصرية التى كانت تعامل معاملة الشركات الأجنبية بالنسبة للأراضى والساحات بميناء الإسكندرية معاملة الشركات الوطنية بالنسبة لفئات التخصيص الخاصة الأراضى والمخازن والسقائف والمحلات وحجرات محطة الركاب البحرية والمجمعات الإدارية.

5/15 الشحن والتفريغ وذلك من خلال القرارات الآتية:

1- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 3 لسنة 1993 بشأن الترخيص للقطاع الخاص بمزاولة أعمال الشحن والتفريغ الآلى بميناء الدخيلة.

2- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 19 لسنة 1995 بشأن الترخيص للقطاع الخاص بمزاولة أعمال الشحن والتفريغ الآلى بموانى دمياط/بورسعيد/ الأدبية.

3- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 30 لسنة 1996 بشأن الترخيص للقطاع الخاص – بمزاولة نشاط الشحن والتفريغ الآلى بميناء الإسكندرية.

6/15 تشجيع الصادرات وذلك من خلال القرارات الآتية:

1- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 42 لسنة 1994 بشأن إعفاء البضائع العامة الصادرة من مقابل التخزين بموانى البحر الأحمر.

2- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 47 لسنة 1994 بشأن إعفاء البضائع العامة الصادر من مقابل التخزين بميناء دمياط.

3- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 48 لسنة 1994 بشأن إعفاء البضائع العامة الصادرة من مقابل التخزين بميناء بورسعيد.

4- قرار مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية رقم 38 لسنة 1994 بشأن إعفاء البضائع العامة الصادرة من مقابل التخزين بميناء الإسكندرية.

7/15 فئات الخدمات التخزبنية وذلك من خلال القرارات الآتية:

1- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 7 لسنة 1992 تخفيض فئات التخزين لبعض أنواع البضائع بميناء دمياط.

2- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 7 لسنة 1994 تخفيض فئات التخزين لبعض أنواع البضائع بميناء بورسعيد.

3- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 14 لسنة 1993 بشأن توحيد مقابل خدمات التخزين بالموانى المصرية لبضائع الترانزيت.

4- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 39 لسنة 1998 بشأن تخفيض الفئات الواردة بالقرار رقم 14 لسنة 1993 فى شأن منشآت الخدمات التخزينية لبضائع الترانزيت بالموانى المصرية بنسبة 50%.

8/15 الانتفاع بالوحدات المملوكة لهيئات الموانى ومصلحة الموانى والمنائر:

1- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 5 لسنة 1995 بشأن توحيد مقابل الانتفاع بالوحدات بجميع الموانى المصرية.

2- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 18 لسنة 1995 بشأن توحيد مقابل استخدام معدات مكافحة التلوث البحرى بالموانى المصرية.

9/15 المتعاملون مع الموانى المصرية وذلك من خلال القوانين والقرارات الآتية:

1- قرار مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية بإلغاء القرار رقم 67 لسنة 1989 الخاص بمقابل الخدمات المقدمة للمبردات.

2- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 40 لسنة 1990 بشأن تخفيض جميع الرسوم لسفن حاويات الترانزيت بموانى إسكندرية/ دمياط/ بورسعيد.

3- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 4 لسنة 1995 بشأن تخفيض جميع الرسوم لسفن حاويات الترانزيت بميناء الأدبية.

4- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 35 لسنة 1995 بشأن معاملة سفن الركاب الرافعة للعلم السعودى والعاملة على خط منتظم بين موانيها والموانى المصرية على خليج السويس والبحر الأحمر معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية.

5- قرار مجلس إدارة هيئة ميناء بروسعيد رقم 136/8 لسنة 1994 والمعتمد من السيد وزير النقل البحرى – بشأن السماح للسفن العابرة لقناة السويس من الشمال إلى الجنوب بإجراء عمليات الشحن والتفريغ دون تحصيل رسم الميناء وذلك أثناء فترة انتظارها على المرابط بالمسطح الماضى

بشرط مواصلة عبورها فى نفس القافلة والسماح للسفن العابرة من الجنوب للشمال بالتزود بالوقود والمياه .. ألخ دون تحصيل رسم ميناء.

وذلك للاستفادة من الكم الهائل من السفن التى تعبر قناة السويس وتقديم الخدمات لها دون تحصيل رسم ميناء منها.

6- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 22 لسنة 1996 بشأن التسهيلات المقدمة لشركات الاستثمار والخاصة بفئات التخزين بميناء بورسعيد.

7- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 47 لسنة 1996 بشأن التسهيلات المقدمة لشركات الاستثمار والخاص بفئات التخزين بميناء دمياط.

8- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 69 لسنة 1996 بشأن التسهيلات المقدمة لشركات والخاصة بفئات التخزين بموانى البحر الأحمر.

9- قانون رقم 1 لسنة 1996 بشأن الموانى التخصصية.

10- القانون رقم 93 لسنة 1996 بشان منح سفن الركاب التى ترد إلى أحد موانى الجمهورية تخفيضاً قدره 75% من رسم الميناء أسوة بالتخفيض الممنوح للسفن السياحية بشرط ألا تقوم تلك السفن بتفريغ بضائع أو شحنها ما لم تكن بصحبة راكب.

11- قانون رقم 94 لسنة 1996 بشأن إعفاء سفن أعالى البحار من الضريبة الجمركية وضريبة المبيعات.

12- قرار رئيس الجمهورية رقم 221 لسنة 1996 بشأن اعتبار ميناء العريش ميناء تجارى.

13- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 40 لسنة 1996 بشأن تحديد القواعد ومقابل الانتفاع الخاصة بوحدات القطر والرباط بميناء العريش.

14- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 48 لسنة 1997 بشأن الترخيص للشركات المصرية مزاولة أعمال الوكالة الملاحية للسفن حتى حمولة 1500 طن حمولة كلية مسجلة.

15- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 49 لسنة 1997 فى شأن تخفيض رسم الميناء المحصل من السفن الأجنبية بنسبة 30% عن كل طن من حمولتها الكلية المسجلة.

16- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 51 لسنة 1997 فى شأن الترخيص للشركات المصرية مزاولة الأنشطة المتعلقة بالحاويات بالموانى المصرية وتأدية جميع الأعمال المرتبطة بهذا النشاط.

17- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 85 لسنة 1997 والخاص بمعاملة سفن السياحة والركاب الأجنبية التى تتردد على الموانى المصرية فى البحرين المتوسط والأحمر ومعاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية وتطبيق فى شأنهم الفئات الواردة بالقانون رقم 24 لسنة 1983 المشار إليه وتعديلاته والقرارات الصادرة فى شأن التحاسب بين التوكيلات الملاحية وشركات الملاحة وملاك ومجهزى السفن الوطنية.

وهذا القرار يعطى للسفن السياحية وسفن الركاب الأجنبية تخفيضا يقابل حوالى 75% من التكلفة الحالية.

18- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 86 لسنة 1997 بتخفيض مقابل استخدام القاطرات للسفن الأجنبية فى الموانى المصرية بنسبة 50% من الفئات المحددة.

وهذا القرار يقلل تكلفة السفن الأجنبية المتعاملة مع الموانى المصرية علاوة على التخفيض الذى منح قبل ذلك فى رسم الميناء من 0.30 دولار للطن من الحمولة الكلية المسجلة إلى 0.21 دولار للطن من الحمولة الكلية المسجلة.

19- القانون رقم 22 لسنة 1998 بشأن إضافة مادة جديدة للقانون رقم (1) لسنة 1996 فى شأن الموانى التخصصية والذى أجاز منح التزامات المرافق العامة للمستثمرين المصريين بإنشاء موانى عامة أو تخصصية أو أرصفة متخصصة فى الموانى القائمة وإدارتها واستغلالها وصيانتها وفقا لقواعد وإجراءات معينة.

20- القرار رقم 86 لسنة 1998 بشأن العمل بتراخيص تموين السفن والأشغال البحرية والذى سمح باستمرار العمل بتراخيص تموين السفن والأشغال البحرية الصادرة قبل العمل بالقرارين 30، 31 لسنة 1998 وذلك بصفة شخصية إلى أن يتوقف المرخص له عن العمل أو تنتهى مدة الترخيص دون تجديد أو يسحب لأحد الأسباب المبينة بالقرارات المنظمة.

الفصل السادس عشر

الكفاءة الجمركية وتأثيرها على النقل الدولى

الفصل السادس عشر

الكفاءة الجمركية وتأثيرها على النقل الدولى

1/16 مقدمة:

سوف نعرف فى هذا الفصل السادس عشر والأخير من الكتاب لموضوع الكفاءة الجمركية وتأثيرها على النقل الدولى من حيث مظاهر ضعف مستوى أداء الإدارة الجمركية، أسباب مشاكل التعامل مع الإدارة الجمركية المصرية، محاور تطوير الإدارة الجمركية المصرية وذلك على النحو التالى:

2/16 مظاهر ضعف مستوى أداء الإدارة الجمركية:

يمكن القول أن هناك ثلاث مظاهر تعكس الصعوبات التى يواجهها المتعاملون مع الإدارة الجمركية فى مصر. يتعلق الأول منها بارتفاع تكلفة المعاملات الاقتصادية ويقصد بها ما ينفقه التاجر من أموال وما يتكبده من وقت وجهد لإنهاء إجراءات الإفراج الجمركى عن بضائعه. بينما يختص الثانى بانخفاض معدل تحصيل الضريبة الجمركية بالنسبة لمصلحة الجمارك. وأخيراً، يتمثل المظهر الثالث فى كثرة المنازعات بين التجار ورجال الجمارك. ونوضح تلك المظاهر الثلاثة بشئ من التفصيل فى النقاط الآتية:

1/2/16 ارتفاع تكلفة المعاملات الاقتصادية:

حيث يرجع ارتفاع تكلفة المعاملات الاقتصادية فى الإدارة الجمركية إلى ثلاثة أسباب رئيسية هى زيادة الرسوم المالية وطول الفترة الزمنية التى تستغرقها عملية الإفراج الجمركى عن البضائع ومن تعدد الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها (نظر: Djankov et al., 2002; Morisset and

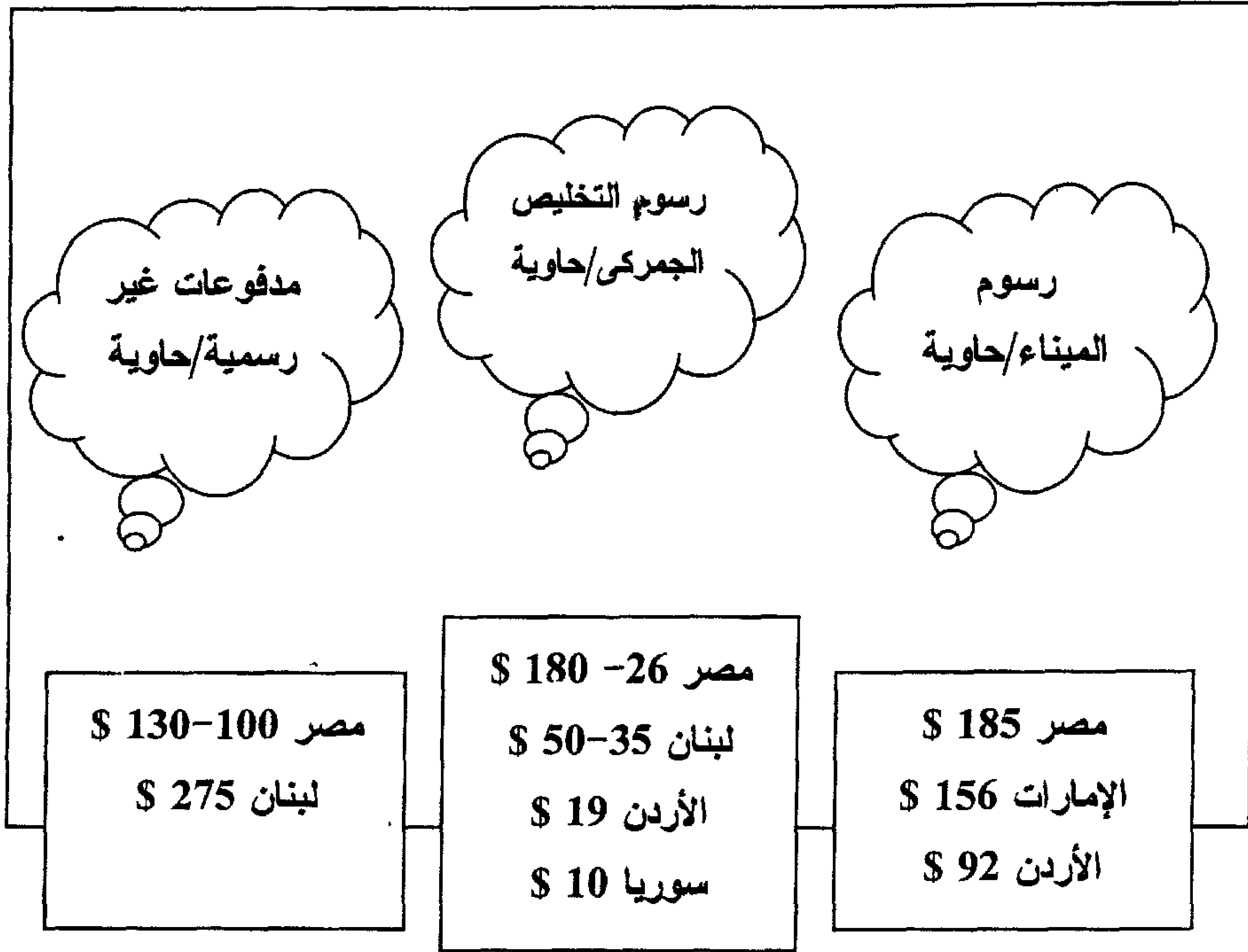
Neso, 2002; Zarrouk, 2002 and 2000a; Cassing et al, 2001; World Bank, 2000b and C) ويمكن توضيحها على النحو التالى:

أ- ارتفاع قيمة الرسوم المالية:

لما كانت الرسوم المالية المتعلقة بإجراءات التخليص الجمركى فى مصر غير محددة مسبقاً، فإنها تخضع للتفاوض بين التاجر وموظف الجمارك، وهذه الرسوم تتراوح ما بين 26 و180 دولاراً للحاوية، حسب نوع وقيمة البضاعة المستوردة (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربى آسيا [الإسـكوا]، 2001). ويترتب على ذلك عدم تيقن التاجر من التكلفة المالية التى سوف يتحملها عند قيامه بالتخليص الجمركى على البضائع التى يستوردها، وما يترتب عليه من اتساع مجال النزاع والتفاوض بينه وبين رجل الجمارك فى محاولة منه لتجنب الزيادة فى تلك الرسوم المالية. وعلى عكس الوضع فى مصر، فـإن بعـض الدولة العربية كالمملكة العربية الأردنية مثلا تقوم بتحديـد الرسـوم الماليـة الخاصة بإجراءات التخليص الجمركى بصورة واضحة بموجب القانون ومـن ثم لا يثور مثل ذلك التنازع والاختلاف.

ويلاحظ أن كل من رسوم التخليص الجمركى ورسوم الميناء أكثر ارتفاعا فى مصر بالمقارنة بدول عربية أخرى وذلك على النحو الوارد بالشكل التالى رقم (4-1) كما يتكبد التاجر فى بعض الأحيان مدفوعات غير رسمية تتراوح مـا بين 100 و 130 دولارا مما يؤدى فى مصر إلى ارتفـاع تكلفـة اسـتيراد المدخلات اللازمة للعملية الإنتاجية وغيرها من الواردات، مما ينعكس بصورة سلبية على القدرة التنافسية للصادرات فى نفس الوقت الذى تزداد فيـه تكلفـة الاستيراد ومن ثم يزداد العجز فى الميزان التجارى وميزان المدفوعات.

الشكل رقم (16-1): رسوم الإفراج الجمركى فى مصر وبعض الدول العربية



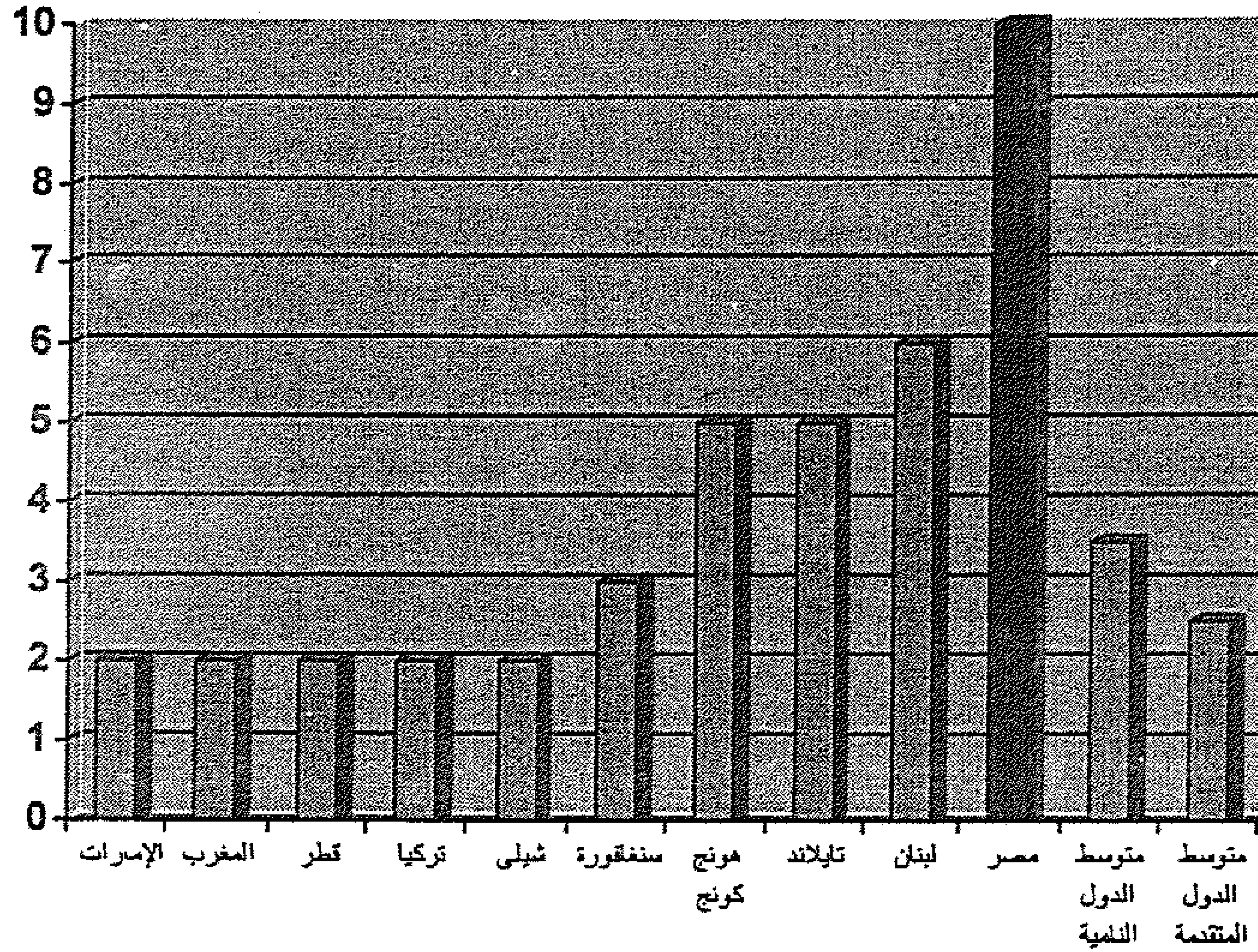
المصدر: الإسكوا، 2001.

يتضح من الشكل السابق أن مصر تأتى فى المرتبة الأولى من حيث ارتفاع رسوم الإفراج الجمركى بأنواعها الثلاثة مقارنة بالدولة الأخرى العربية المبينة فى الحدول، سواء رسوم الميناء أو رسوم التخليص والمدفوعات غير الرسمية.

ب- طول فترة التخليص الجمركية:

حيث تستغرق إجراءات التخليص الجمركى للبضاعة الواردة إلى الموانئ البحرية المصرية وقتا طويلا نسبيا (حوالى 10 أيام فى المتوسط)، بالمقارنة بالمتوسط السائد فى كل من الدول النامية (وهو 3.5 يوم) والدول المتقدمة (وهو 2.5 يوم) على حد سواء وذلك كما يتضح ويظهر لنا من الشكل التالى رقم (4-2) ومن هنا تعتبر عملية الإفراد الجمركى فى مصر أبطأ منها فى دول نامية عديدة مثل دولة الإمارات العربية المتحدة ودولة المغرب ودولة قطر وتركيا وشيلى وسنغافورة وغيرها كثير من الدول، مما يمثل إهدارا للوقت وتضييعا للفرص ومزيدا من التكلفة المالية التى يتحملها التاجر فى صورة أرضية ورسوم إضافية. ويترتب على ذلك بالطبع انخفاض فى القدرة التنافسية للمنتجات المصرية، وارتفاع تكلفة الاستيراد ومن ثم مزيد من العجز فى الميزان التجارى وميزان المدفوعات، كما يترتب عليه أيضا تلف بعض البضائع شديدة الحساسية لعنصر الزمن. ومن الجدير بالذكر أن طول الفترة الزمنية التى تستغرقها إجراءات الإفراد الجمركى لا يرجع فقط إلى عدم كفاءة الإدارة الجمركية، بل قد يتوقف الأمر أيضا على كفاءة العاملين بالميناء فى تفريغ ومناولة وتخزين البضائع. مما تعنى أن كفاءة العاملين فى الميناء لها دور كبير فى تقليل تلك الفترة الزمنية اللازمة للتخليص على البضاعة المستوردة والإفراج عنها.

الشكل رقم (16-2): زمن التخليص الجمركى للشحن البحرى فى مصر بالمقارنة بالمتوسط السائد فى الدول النامية والمتقدمة (1999/98).



المصدر: World Bank, 2002, 2000b, and 2000c; and Janet Tay Consultants Pte Ltd., 2002

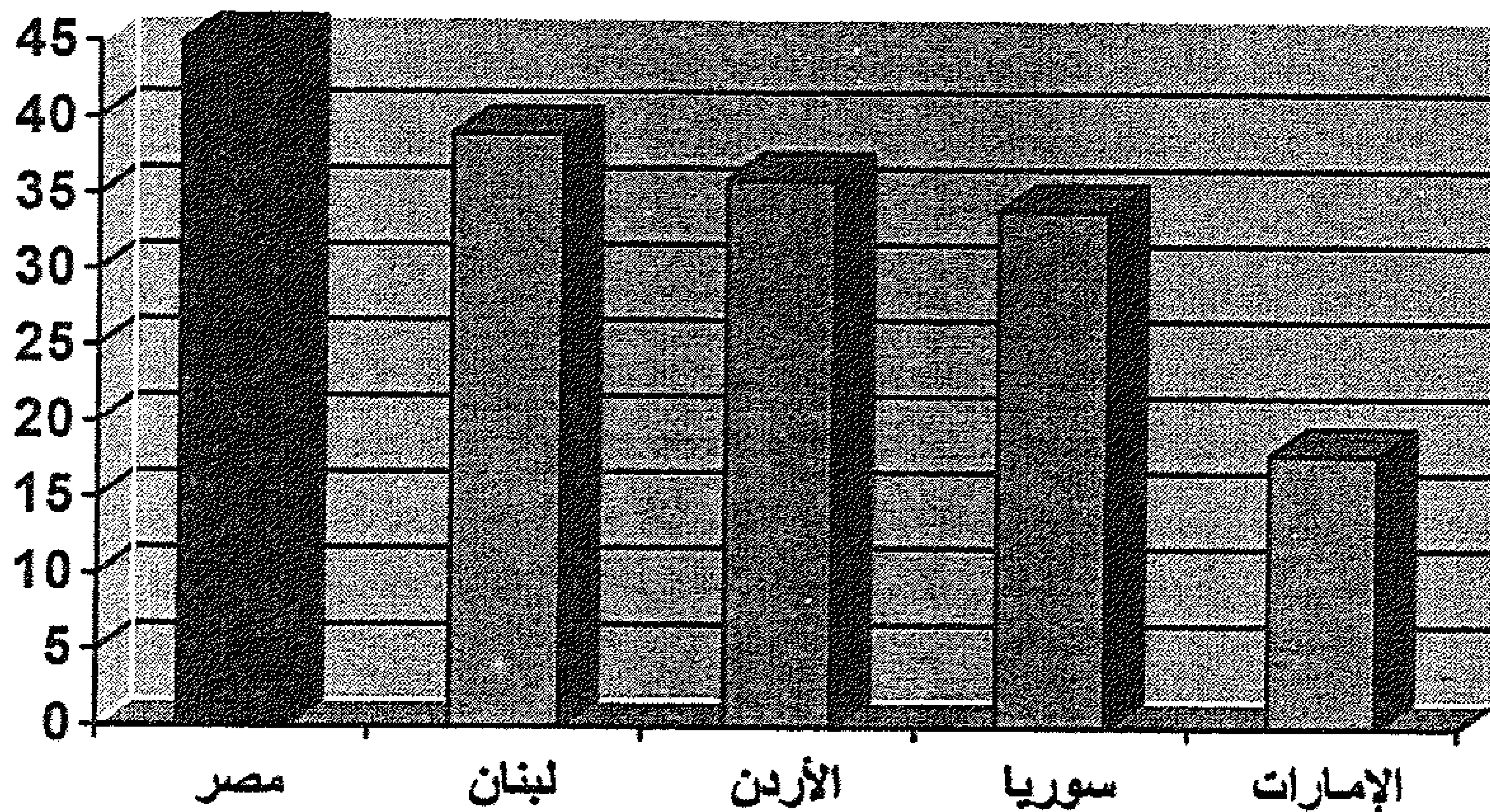
ج- تعدد وطول الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها:

حيث تعتبر مصر من أكثر الدول العربية التى تعانى من تعـدد وتعقـد الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها. حيث تعتمد الإجراءات الجمركية فـى مصر على الاستخدام المبالغ فيه للمعاملات الورقية، وذلك قـد يـصل عـدد الإجراءات والتوقيعات التى يجب على التاجر استيفاؤها مع كل رسـالة إلـى حوالى 45 إجراء وحوالى 24 توقيعا فى المتوسط. ونظـرا لعـدم وضـوح الإجراءات الجمركية، يتسع المجال لرجال الجمارك فى تفسيرها وتطبيقهـا، ويضطر التاجر إلى اللجوء إلى التعامل معهم بصورة مباشرة، بمعـدل سـبع مرات على الأقل فى كل مرة، ويتضح ذلك من الشكل التـالى رقـم (16-3) ولقد توصلت إحدى الدراسات (Zarrouk, 2002) أن مشاكل التعامـل مـع

الإدارة الجمركية تجبر نحو 10% من الشركات المصرية على الاتصال يوميا بمصلحة الجمارك، وتؤدى إلى ضياع حوالى 100 يوم عمل سنويا فى المتوسط. وتدفع الحاجة إلى توفير الوقت والجهد إلى ظهور مشكلة المدفوعات غير الرسمة فى صورة رشاوى وغير ذلك لتسهيل الإجراءات الجمركية والإسراع بالانتهاء منها. ويؤثر ذلك بالطبع بصورة سلبية على كفاءة الإدارة الجمركية وعلى نزاهة العاملين فى مصلحة الجمارك.

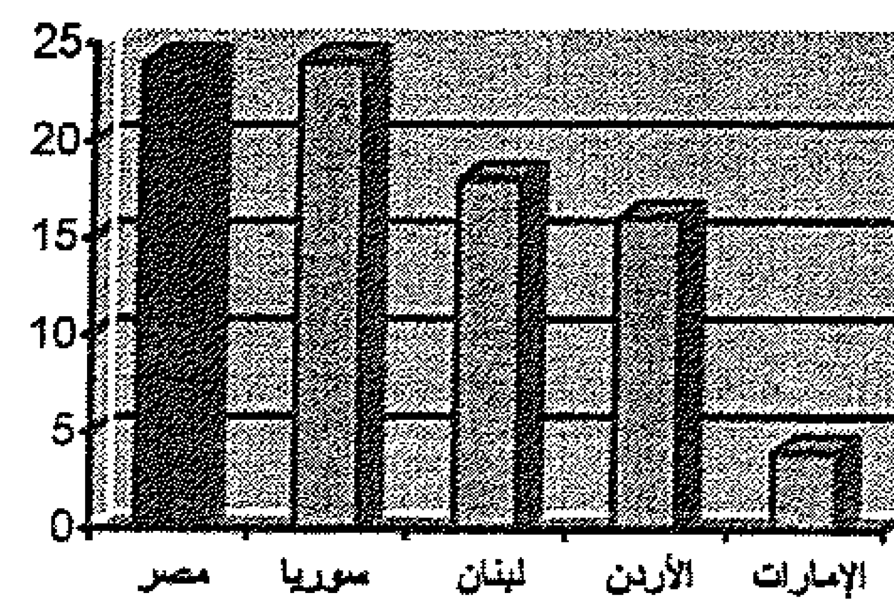
وإذا نظرنا إلى بعض الدول العربية كالإمارات، وبفضل التوسع فى استخدام النظم الآلية وتكنولوجيا المعلومات، فقد وصل عدد الإجراءات والتوقيعات إلى 18 إجراء و4 توقيعات فقط. كما أن التعاملات المباشرة بين التجار ورجال الجمارك أصبحت محدودة للغاية ولا تتجاوز مرتين مع كل رسالة مستوردة والشكل التالى شكل رقم (16-3) يوضح لنا عدد الإجراءات الجمركية فى مصر مقارنة ببعض الدول العربية.

الشكل رقم (16-3): تعدد الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها فى مصر وبعض الدول العربية.

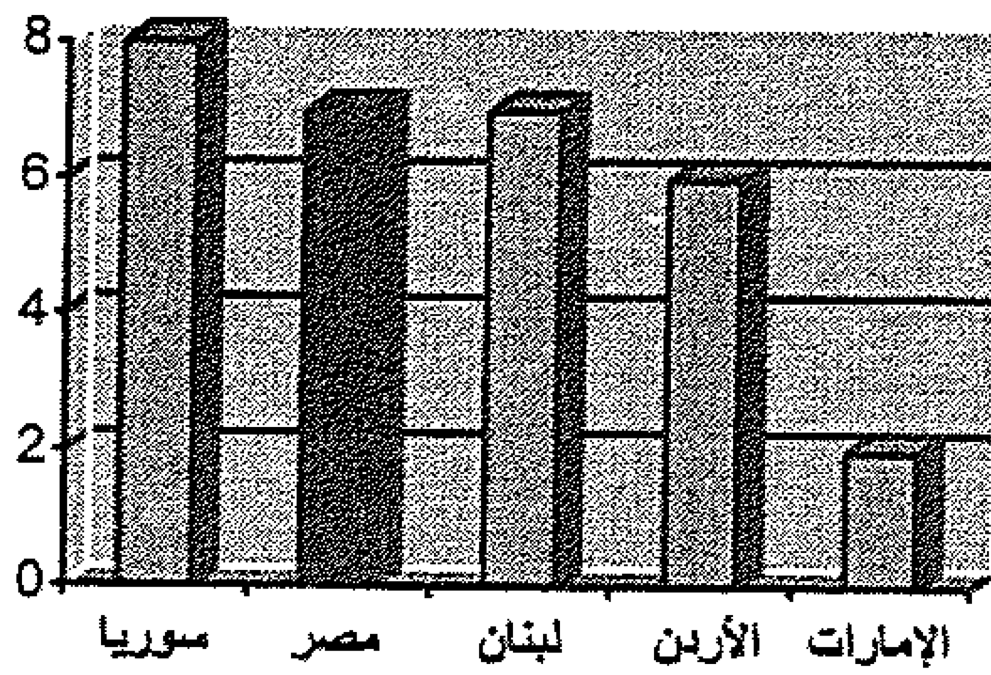


كما يوضح الشكلين التاليين (16-4)، (16-5) متوسط عدد التوقيعات والتعاملات فى مصر وبعض الدول العربية.

شكل رقم (16-4) متوسط عدد التوقيعات



شكل رقم (16-5) متوسط عدد التعاملات



د- انخفاض معدل تحصيل الجمارك:

فمن المعروف أنه تتسم الإدارة الجمركية بالفاعلية والكفاءة عندما يلتزم أكبر قدر ممكن من التجار بالسداد الطوعى للضريبة الجمركية المستحقة على بضائعهم فى أسرع وقت وبأقل جهد وتكلفة مالية للطرفين. وبالنسبة لمصر، على الرغم من أن متوسط الضريبة الجمركية المرجح بالواردات بلغ 13.9% فى عام 2001/2000، إلا أن معدل التحصيل لم يتجاوز 11.7% فى نفس العام، وذلك كما يظهر لنا جليا من الجدول التالى رقم (16-1) ويعتبر هذا الانخفاض فى معدل التحصيل وضياع نسبة 2.2% من حصيلة الضريبة الجمركية أحد مظاهر ضعف مستوى أداء الإدارة الجمركية فى مصر. ومن المتوقع أن يؤثر ذلك بصورة سلبية على الموازنة العامة للدولة، حيث تمثل حصيلة الضريبة الجمركية نحو 20% من الإيرادات السيادية حتى تستخدم فى تمويل الموازنة العامة للدولة وحوالى 2.8% من الناتج المحلى الإجمالى لمصر (Central Bank of Egypt, 2002; Nashashibi, 2002; Oliva, 2000).

وهناك ثلاثة عوامل رئيسية وراء انخفاض معدل تحصيل الضرائب الجمركية فى مصر يتعلق العامل الأول منها بكثرة الاستثناءات والإعفاءات التى يتضمنها هيكل التعريفة الجمركية. بينما يختص العنصر الثانى بالتهرب من سداد الضريبة الجمركية. فى حين يتعلق العامل الثالث بصعوبة التبنيد السليم للبضائع الواردة وتحديد الضريبة الجمركية التى يجب أن تخضع لها تلك السلع المستوردة.

جدول رقم (16-1) انخفاض معدل تحصيل الضريبة الجمركية فى مصر

بيانات عن السنة المالية 2001/2000	
حصيلة الضرائب الجمركية	7.4 مليار جنيه
الواردات	63.4 مليار جنيه
معدل التحصيل	%11.7
المتوسط المرجح للضريبة الجمركية	%13.9

المصادر: البنك المركزى المصرى، 2002، النشرة الشهرية، إعداد مختلفة، وبيانات وزارة المالية والتعريفة الجمركية لعام 2000 وتعديلاتها.

هـ- تزيد المنازعات والخلافات الجمركية فى مصر:

حيث من المعروف أن الصعوبات التى يواجهها التجار عند التعامل مع مصلحة الجمارك تؤدى وبلا شك إلى كثرة المنازعات والخلافات وتزايدها بين الطرفين. وتشير أحدث البيانات المتاحة من منظمة التجارة العالمية إلى أن عدد المنازعات قد زاد من 1248 منازعة عام 1992 إلى 2929 منازعة عام 1997، أى بمعدل نمو 135%. كما ارتفعت نسبة لجوء التجار إلى التحكيم العالى لتسوية الخلافات من 26% إلى 49% خلال نفس الفترة (WTO, 1999a). ومن المرجح أن غالبية المنازعات ترجع إلى مغالاة رجال الجمارك فى تثمين الواردات وتقدير قيمتها، وعجز بعض التجار عن سداد الضريبة الجمركية المستحقة على وارداتهم. ويترتب على ذلك تراكم تلك

الواردات فى الموانى المصرية فيما يعرف ببضائع "المهمل"، بالإضافة إلى الأرضيات وغرامات الحاويات. وتقدر قيمة بضائع "المهمل" المتراكمة فى الوقت الراهن بحوالى خمسة آلاف حاوية (جريدة الأهرام، 22 يونيو 2002، ص 24).

ومن ثم يتطلب الإفراج عن الواردات تحت التحفظ، أى لحين فض النزاعات القائم حول تثمينها أن يسدد التاجر الضريبة والرسوم الجمركية بناء على قيمة تلك الواردات كما حددتها مصالحة الجمارك. وإذا انتهى الخلاف لصالح التاجر، فإنه يسترد ما يستحق له، ولكن بعد أن يكون قد ربط موارده المالية لفترة زمنية لا تقل عن خمسة عشر يوما هى المدة التى يستغرقها اتخاذ القرار النهائى فى موضوع الخلاف وكل ذلك يعنى مزيد من الوقت والجهد والتكاليف التى يتحملها المستورد وما لذلك من آثار اقتصادية سلبية.

بعد أن تم رصد أهم مظاهر ضعف مستوى أداء الإدارة الجمركية فى مصر، وهى الارتفاع فى تكلفة المعاملات الاقتصادية، والانخفاض فى معدل تحصيل الضريبة الجمركية، وكثرة وتزايد المنازعات بين التجار ومصلحة الجمارك، ننتقل إلى تحليل جوانب الضعف فى العلاقة بين التجار ومصلحة الجمارك والتى تؤثر على دوافع كل طرف منهما عند التعامل مع الطرف الأخر، والتى قد تكون مسؤولة بصفة رئيسية عن هذه المشكلات الثلاث.

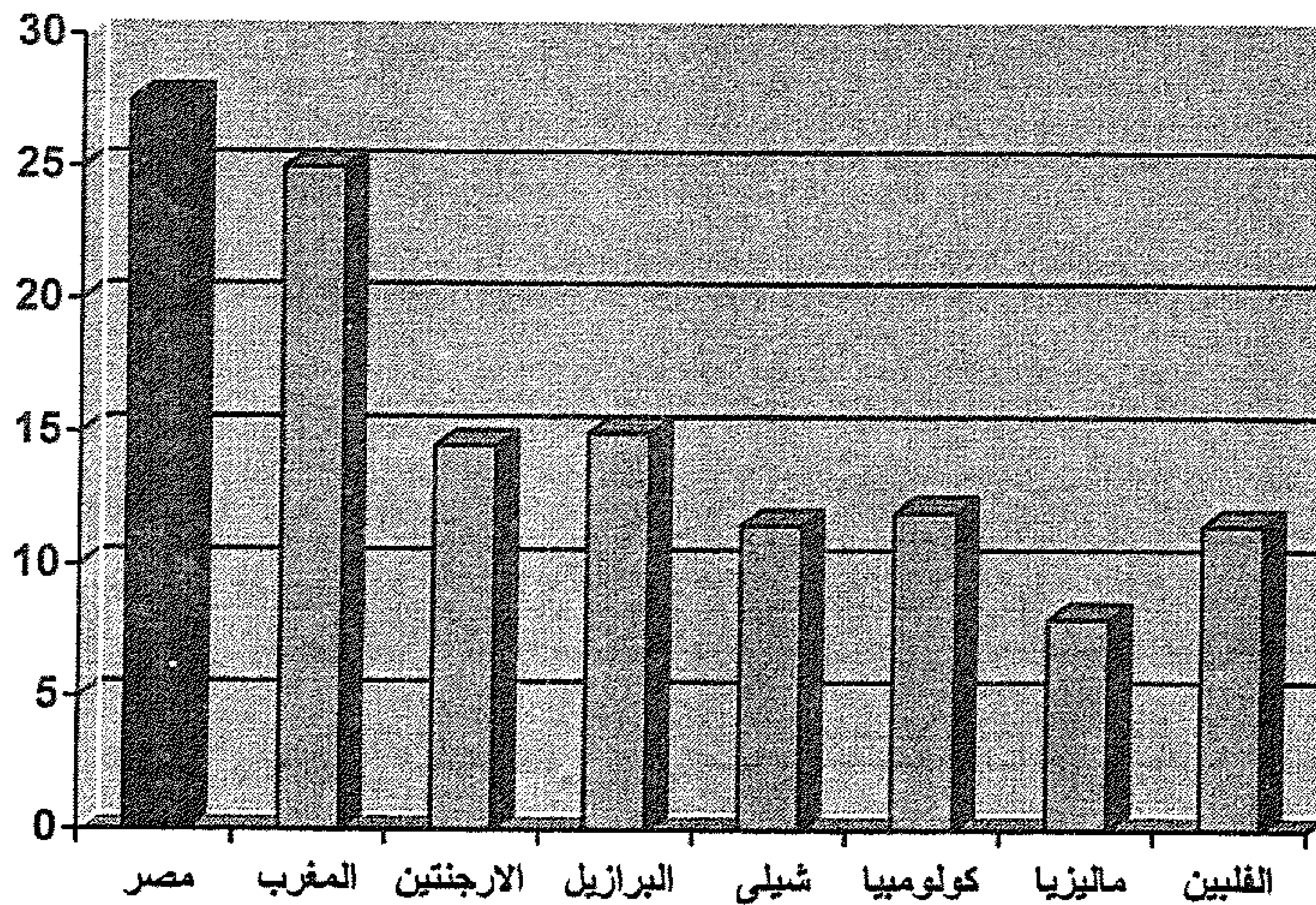
3/16 أهم أسباب مشاكل التعامل مع الإدارة الجمركية المصرية:

هناك جانب كبير من مشاكل التعامل مع الإدارة الجمركية فى مصر يرجع إلى عوامل تتعلق بهيكل الحماية الجمركية وغير الجمركية، والى عدم وضوح وتعقد القواعد والإجراءات الجمركية وأسلوب تطبيقها، والى النظام المتبع حاليا لفض المنازعات بين مصلحة الجمارك والمتعاملين معها ونوضح تلك الأسباب بشئ من التفصيل على النحو التالى:

1/3/16 ارتفاع هيكل الحماية:

يلاحظ أنه على الرغم من الجود التى بذلتها الحكومة المصرية لتحرير التجارة خلال العقد الماضى، إلا أنه مازال هيكل الحماية الجمركية وطبيعة الحواجز غير الجمركية القائمة فى الوقت الحالى، مصدرا رئيسية لمشاكل التعامل مع الإدارة الجمركية، حيث تعتبر درجة الحماية الجمركية فى مصر مرتفعة نسبيا وبالمقارنة بكثير من الدول النامية حيث يصل متوسط الضريبة الجمركية الاسمية غير المرجحة فى مصر إلى ما يقرب من 30% فى حين يكون أقل من 25% فى المغرب وأقل من 15% فى البرازيل، بل ويصل إلى حوالى 8% فى ماليزيا والشكل التالى شكل رقم (16-6) يوضح ذلك

الشكل رقم (16-6): متوسط الضريبة الجمركية الأسمية غير المرجحة فى مصر وبعض الدول المختارة 1998-%



المصادر: Madani and Olarreaga, 2002; world Bank, 2000b and c; Oliva, 2000; world Trade Organization, 1999a

كما يزداد الأثر الحمائى للضريبة الجمركية مع فرض رسوم الخدمات والفحص وغيرها من الرسوم الإضافية كنسبة من قيمة الواردات شاملة الضريبة الجمركية (Zarrouk, 2000b). كما أن هيكل الحماية الجمركية فى مصر يتسم بكثرة عدد فئات التعريفة، وذلك على خلاف كثير من الدول النامية حيث تصل فئات التعريفة الجمركية فى مصر إلى ما يقرب من ثلاثين فئة، بينما تكون هذه الفئات فى بنجلاديش 5 فقط، فى حيث تصل فى شيلى إلى فئة واحدة فقط. والجدول التالى جدول رقم (16-2) يوضح ذلك.

جدول رقم (16-2) عدد فئات التعريفة الجمركية فى مصر وبعض الدول النامية.

الدولة	عدد فئات التعريفة
مصر	29
شيلى	1
بيرو	2
بوليفيا	3
بنجلاديش	5

المصدر: Hors, 2001; and Draper, 2000

ومن ثم فإن طبيعة الحواجز غير الجمركية القائمة حالية تؤدى إلى كثير من مشاكل التعامل مع الإدارة الجمركية. ففى بعض الأحيان، تستخدم الرقابة النوعية كبديل عن حظر الواردات. وعلى سبيل المثال، تم فى عام 1998 رفع الحظر على الواردات من المنسوجات وإضافتها إلى قائمة الواردات الخاضعة للرقابة النوعية. كما يلاحظ أن عدد بنود السلع المستوردة الخاضعة للرقابة النوعية قد ارتفع من 32 فى عام 1994 إلى 191 فى عام 2002. وعلى الرغم من أهمية ضمان سلامة السلع المستورد ومطابقتها للشروط الصحية

والبيئية، إلا أن حوالى 70% من المعايير الفنية المصرية لا تتوافق مع المعايير الدولية. كما يتم أحيانا التمييز بين الواردات والمنتجات المحلية عند تطبيق هذه المعايير مما يخلق كثير من المشاكل بين المستوردين والإدارة الجمركية (Kheir-El-Din, 2000; Messerlin and Zarrouk, 1999; WTO, 1999a).

ولذلك فإن ارتفاع وتعقد هيكل الحماية الجمركية وغيره يؤدى إلى الدافع لدى بعض التجار للتهرب من سداد الضريبة الجمركية، وتشجيع البعض الآخر منهم على ممارسة الضغوط للحصول على الاستثناءات والإعفاءات، أو ظهور مشكلة المدفوعات غير الرسمية ومن ثم زيادة عمليات التعاملات فى إطار الاقتصاد التحتى كما تؤدى كثرة الفئات الجمركية إلى صعوبة فى التبنيد السليم للبضائع الواردة والاعتماد بدرجة كبيرة على السلطة التقديرية لرجال الجمارك فى تحديد الضريبة الجمركية التى تخضع لها هذه البضائع (Hoekman and Kostecki, 2001; IMF, 2001). وينتج عن كل ما سبق ارتفاع فى تكلفة التعامل مع الإدارة الجمركية، وانخفاض فى معدل تحصيل الضريبة الجمركية، وكثرة المنازعات بين التجار ورجال الجمارك ومن ثم مزيد من المشاكل وعدم التوافق بين الطرفين.

2/3/16 تعقد القواعد والإجراءات الجمركية وصعوبة تطبيقها:

تؤدى طبيعة القواعد والإجراءات الجمركية وتعقد أسلوب تطبيقها، إلى دفع التجار ورجال الجمارك إلى سلوك لا يتسم بالكفاءة الاقتصادية. ومن أهم هذه القواعد والإجراءات: الكشف "العينى" على البضائع، واستخدام "القيمة التعاقدية" لتثمين الواردات، والمراجعة "اللاحقة" لسجلات التاجر، والمعاملات "الورقية" والاستخدام المحدود لتكنولوجيا المعلومات، والحوافز "غير الملائمة"

للموارد البشرية. وسوف يتم توضيح كل تلك الإجراءات الجمركية المعقدة والتى تتسم بعدم المرونة، وذلك على النحو التالى:

أ- الكشف "العينى" على البضائع:

على الرغم من الاتجاه الحالى إلى استخدام الأجهزة الحديثة كالأشعة "السينية" لفحص أصناف الواردات المتماثلة، إلا أن القاعدة العامة هى تطبيق الكشف العينى على البضائع وذلك بفحص نسبة معينة حيث يتم فحص 10% من كل حاوية من الرسالة المستوردة. ويعنى ذلك أن رجل الجمارك يقوم فعليا بفحص جميع الحاويات. كما أن الرسالة المستوردة قد تفتح عدة مرات للحصول على أكثر من عينة للفحوصات المختلفة التى تحتاج إليها نحو سبع هيئات رقابية من أهمها هيئة الرقابة على الصادرات والواردات، المقاييس والمعايير، الرقابة على الأغذية، الخدمات الصحية البيطرية، حماية النبات والحجر الصحى، الطاقة الذرية وغير ذلك ويترتب على كل ما سبق، ضياع كثير من الوقت والجهد، بل وربما تلف بعض البضائع المستوردة.

ج- القيمة التعاقدية" لتثمين الواردات تقدير القيمة للأغراض الجمركية:

لقد تعهدت مصر منذ أول يوليو 2001 بتطبيق المادة السابعة من اتفاقية الجات الخاصة بتحديد قيمة الواردات للأغراض الجمركية، والتى تنص على ضرورة قبول "قيمة الصفقة" أو "القيمة التعاقدية" عن تثمين السلع الواردة، طالما كانت الفواتير والمستندات المقدمة من التاجر موثقة. ويقصد بالقيمة التعاقدية السعر المدفوع بالفعل أو الواجب دفعه عن البضاعة المستوردة، مصححا عند اللزوم ببعض العناصر التى تضاف إليه أو تخصم منه حسب الأحوال، مثل:مصروفات التعبئة والتغليف التى يتحملها المستورد، ورسوم التراخيص، ومقابل حقوق الملكية (Rege, 2002; Nathan and Chemonics, 2000a and b).

ولكن، وعلى الرغم من ذلك، يعتبر أسلوب تثمين الواردات للأغراض الجمركية المصدر الرئيسى للمنازعات بين مصلحة الجمارك والتجار (WTO, 1999a). فمن ناحية، يؤكد رجال الجمارك التزامهم بقبول القيمة التعاقدية عند تثمين الواردات، وعند عدم الاقتناع بالفاتورة الواردة مع الرسالة والاعتقاد بأن قيمة السلع المستوردة متدنية، يتم استخدام الأساليب البديلة للتثمين والمتاحة فى اتفاقية الجات. ومن أخرى، يشكو التجار عدم اعتداد رجال الجمارك بالفواتير والسجلات الموثقة والدالة على صحة التعاقد وقيامهم بالمغالاة فى تثمين الواردات والإصرار على ضم نسبة تحسين سعر للفواتير مما يعد مخالفة لاتفاقية الجات ويرفع من تكلفة السلع المستوردة. كما أن هذا السلوك من قبل رجال الجمارك يدفع بعض التجار لمحاولة تسجيل قيمة وارداتهم بأدنى من حقيقتها، مما يحد من كفاءة عملية تحصيل الضريبة الجمركية. ويبدو أن تثمين الواردات المتماثلة وخلال نفس الفترة كثيراً ما يختلف من منفذ جمركى لآخر ومن مأمور جمرك لآخر، مما يشجع بعض مأمورى الجمارك على المناورة للحصول على مدفوعات غير رسمية وما لذلك من آثار سلبية متنوعة.

إن السبب فى ميل رجال الجمارك إلى المغالاة فى تثمين الواردات يرجع إلى ثلاثة عوامل العامل الأول هو حرصهم على تعظيم الحصيلة الجمركية وتخوفهم من أن يؤدى قبول القيمة التعاقدية إلى تخفيض تلك الحصيلة. أما العامل الثانى فيتعلق بعدم كفاية تدريبهم على التحقق من صحة القيمة التعاقدية الواردة بالفاتورة، أو على استخدام الأساليب البديلة للتثمين والمتاح فى اتفاقية الجات، أو لاكتشاف التواطؤ فى بعض الصفقات خاصة بين الأطراف المرتبطة بعلاقات مؤسسية مع بعضها البعض. بينما يتلخص العامل الثالث فى عدم كفاية قواعد البيانات والنظم الآلية التى يمكن استخدامها لأغراض المقارنة السعرية.

وتجدر الإشارة فى هذا السياق إلى أن كندا وهى من الدول المتقدمة ذات الموارد المالية والفنية الضخمة قد استغرقت نحو خمس سنوات حتى تمكنت من التطبيق السليم والكامل لاتفاقية الجات الخاصة بتحديد قيمة الواردات للأغراض الجمركية (Staples, 2002) لذلك فإن على الإدارة المصرية أن تحاول تطبيق قواعد الجات تدريجيا طالما أن ذلك سيسهم فى تحقق التطبيق السليم والصحيح لها.

ب- حق المراجعة "اللاحقة" لسجلات التاجر:

يتمتع رجال الجمارك فى مصر بحق مراجعة وفحص مستندات وسجلات التاجر، حيث يلزم القانون رقم 160 لسنة 2000 التاجر بالاحتفاظ بتلك السجلات لمدة خمس سنوات من تاريخ الإفراج الجمركى عن بضائعه المستوردة فإذا تم التحقق من وجود أية مخالفة فى التبنيد أو التثمين أمكن الرجوع على التاجر بفروق الأسعار أو بنود التعريف الجمركية ومطالبته بسداد ما يستحق عليه من ضريبة وفقا لذلك (مراد، 2002).

ويترتب على ذلك أن يتضرر التجار من مطالبة رجال الجمارك لهم بفروق الضريبة الجمركية عن بضاعة تم الإفراج عنها منذ مدة طويلة وتم بيعها بالفعال، خاصة وأن القواعد التى تقوم عليها المراجعة "اللاحقة" وحدود سلطة رجال الجمارك فيها غير واضح بالنسبة لهم، مما يرفع من تكلفة تعاملهم مع الإدارة الجمركية ويثير الكثير من المنازعات والخلافات.

هـ- الاعتماد على المعاملات "الورقية" عدم استخدام تكنولوجيا المعلومات

حيث يرجع قدر كبير من الارتفاع فى التكاليف وضياع كثير من وقت وجهد التجار عند التعامل مع الإدارة الجمركية إلى الاعتماد بصورة مبالغ فيها على المعاملات الورقية فى تنفيذ الإجراءات الجمركية. وكما يترتب على الاستخدام المحدد للنظم الآلية وتكنولوجيا المعلومات اتساع السلطة التقديرية

لرجال الجمارك والاختلاف فى تطبيق الإجراءات الجمركية من موظف لآخر، وعدم الالتزام فى كثير من الأحيان بالقرارات التى تحدد التوقيعات على الإقرار الجمركى بستة توقيعات فقط وذلك حسبما جاء فى (القرار الوزارى رقم 1268 لسنة 1996، وقرار رئيس مصلحة الجمارك رقم 27 لسنة 1997).

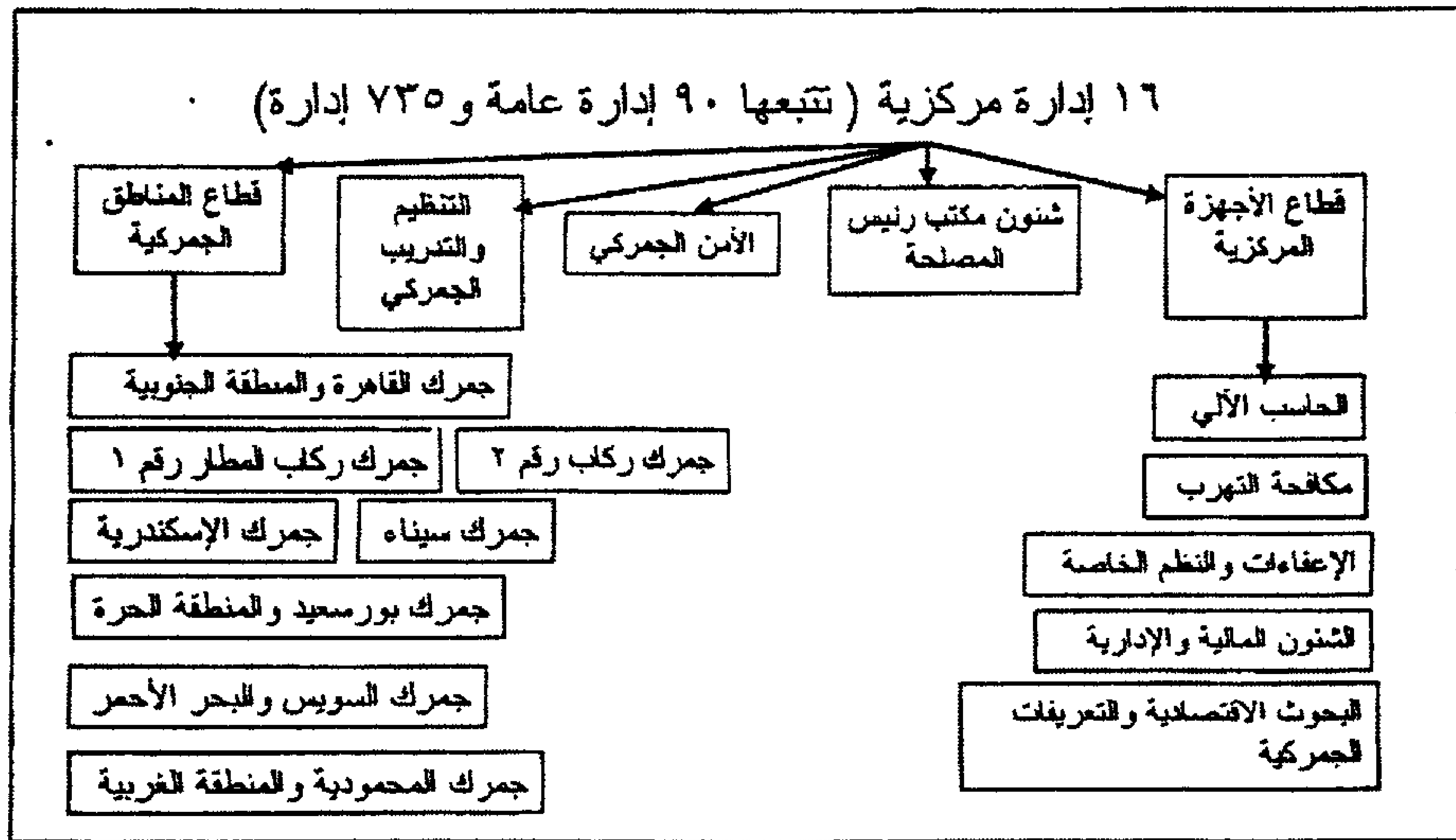
ومن الجدير بالذكر أن تطوير الإدارة الجمركية والاستخدام المتزايد للنظم الآلية، قد يواجه مقاومة داخلية من بعض العاملين بالجمارك حيث تحد هذه النظم بطبيعتها من سلطتهم التقديرية، وتثير مخاوفهم من أن يترتب عليها فقدانهم لوظائفهم (world Bank, 2000a) وهذا يتطلب بالطبع مزيد من التدريب والتأهيل على استخدام تلك التكنولوجيا من ناحية، وإقناع العاملين بأنها جاءت لمساعدتهم على أداء أعمالهم بكفاءة عالية وليس بهدف تهديدهم أو الاستغناء بها عن بعضهم من ناحية أخرى

د- عدم ملائمة الحوافز المادية وغير المادية للموارد البشرية:

حيث يعانى العاملون بمصلحة الجمارك المصرية، خاصة وأنها من المصالح الايرادية الهامة، ومن تدنى رواتبهم وصعوبة المحافظة على مستوى معيشى لائق مما لا يتفق واعتبارات النزاهة والكفاءة. وترتبط الحوافز المالية للموظفين بحصيلة الغرامات مما يولد لديهم حافزا قويا لتعظيم تلك الحصيلة والاجتهاد فى اكتشاف المخالفات. حيث يتم توزيع 40% من الغرامات لمن أرشد عنها و60% منها على من عاونوا فى اكتشافها وضبطها وعلى صناديق التعاون الاجتماعى للعاملين فى الجمارك والأندية وخلافه. وتجدر الإشارة إلى أن قيمة الغرامات تصل إلى حوالى 32 مليون جنيه سنويا، ويتراوح نصيف الموظف منها ما بين 2000 و 4000 جنيه كل عام (مصلحة الضرائب على المبيعات، 2002 أ، ص 11، مراد، 2002).

كما يلاحظ أن هناك مجموعة من العوامل التى تؤثر بصورة سلبية على كفاءة رجال الجمارك وتؤدى بدورها إلى ارتفاع التعامل مع الإدارة الجمركية، وأهمها: عدم وضوح معايير تقييم أداء العاملين ومحاسبة المقصرين منهم، نقص التدريب على تطبيق الأساليب الحديثة للكشف والتثمين وتحليل المخاطر المرتبطة ببعض السلع والتجار، وتعقد الهيكل التنظيمى لمصلحة الجمارك ذاته حيث يتكون من 16 إدارة مركزية تتبعها 19 إدارة عامة و735 إدارة فرعية وذلك، على النحو الموضح فى الشكل التالى رقم (16-7). ويترتب على ذلك فى أغلب الأحوال صعوبة الفصل بين حدود سلطة ومسئولية كل إدارة، وتداخل وتضارب الاختصاصات، فضلا عن تضخم أعداد الموظفين وما لذلك من آثار إدارية واقتصادية سلبية.

الشكل رقم (16-7) الهيكل التنظيمى لمصلحة الجمارك المصرية:

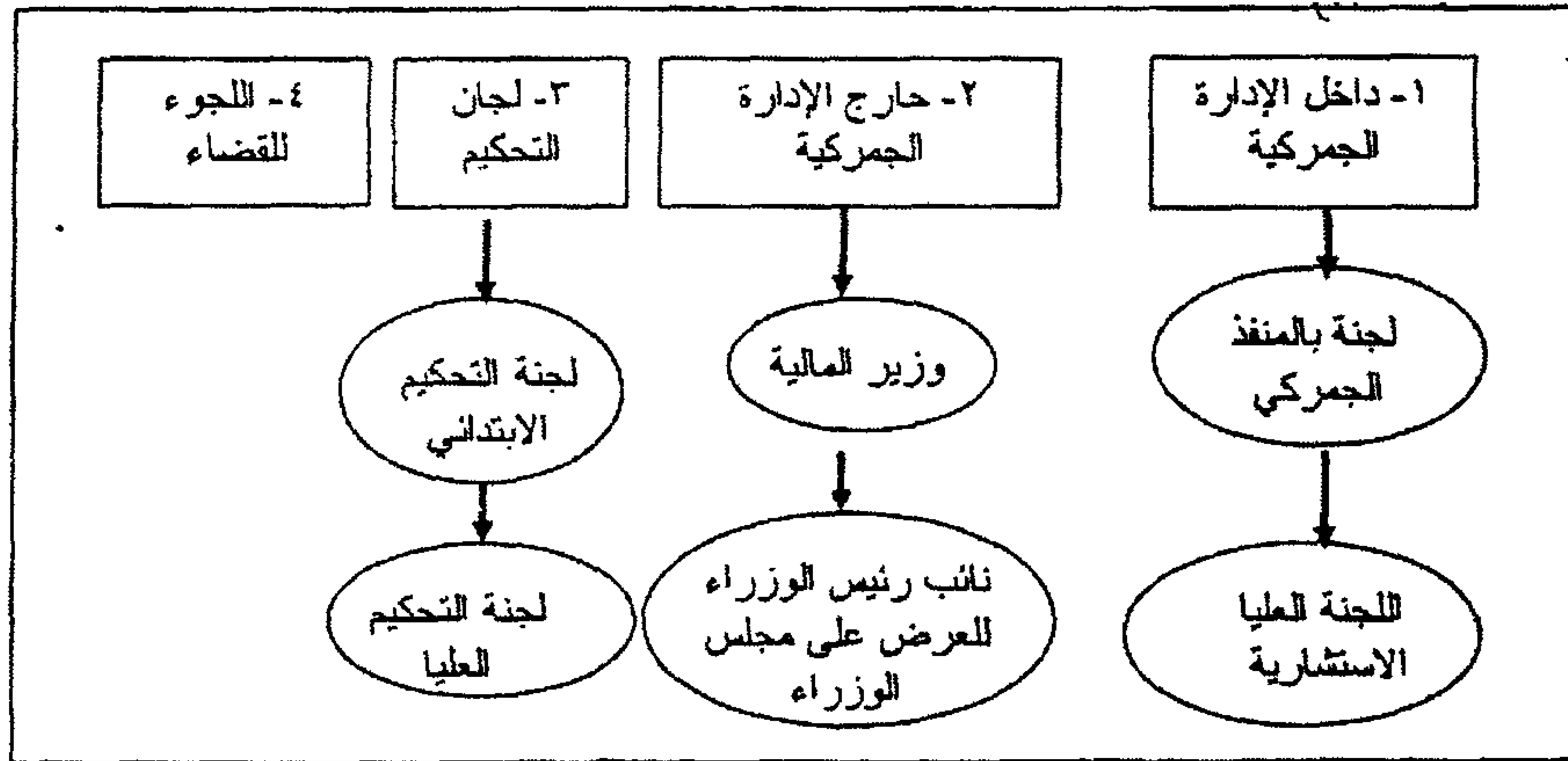


المصدر: مصلحة الجمارك المصرية، 2002.

و- تعقد نظام فض المنازعات بين الإدارة الجمركية والمستوردين:

يتم الفصل فى المنازعات بين مصلحة الجمارك والمتعاملين معها من خلال أساليب متعددة، تبدأ بتشكيل لجان استشارية داخل أو خارج الإدارة الجمركية، وتمر بلجان التحكيم الابتدائى والعالى، وقد تنتهى باللجوء إلى القضاء. والشكل التالى شكل رقم (16-8) يوضح تعدد وتعقد نظام فض المنازعات بين كل من الإدارة الجمركية (مصلحة الجمارك) والمستوردين والذى يضع أربعة وسائل أو أنظمة فرعية لفض المنازعات وحل الخلافات بينهما.

الشكل رقم (16-8) النظام الحالى لفض المنازعات الجمركية



المصدر: أمنية حلمى (2003) تطوير الإدارة الجمركية فى مصر، ورقة عمل رقم 81، المركز المصرى للدراسات الاقتصادية، القاهرة، ص 13.

حيث أنه داخل الإدارة الجمركية، تشكل لجنة فى كل منفذ جمركى للنظر فيما ينشأ من خلافات. وتضم هذه اللجنة رئيس المنفذ الجمركى ورئيس الإدارة المركزية المختصة وممثلا عن اتحاد الغرف التجارية أو اتحاد الصناعات حسب الحالة المعروضة. وفى حالة عدم التوصل إلى حل للمشكلة محل النزاع، يتم عرض الأمر على لجنة عليا استشارية تضم فى عضويتها

كل من رئيس مصلحة الجمارك ورئيس اتحاد الغرف التجارية ورئيس اتحاد الصناعات وممثلا عن المنطقة الجمركية المختصة. وتكون قرارات هذه اللجنة ملزمة للأطراف المتنازعة عند إجماع آراء أعضائها. أما في حالة عدم الاتفاق ينتقل النزاع إلى خارج الإدارة الجمركية بعرض الموضوع على وزير المالية مع إمكانية تصعيد الأمر إلى لجنة وزارية مختصة يرأسها نائب رئيس الوزراء لطرحه على مجلس الوزراء لمناقشتها ومحاولة وضع الحلول اللازمة لها.

4/16 محاور تطوير الإدارة الجمركية:

لقد عرضت وزارة المالية ممثلة في مصلحة الجمارك مشروعا لتطوير وإصلاح الإدارة الجمركية المصرية. ويتكون هذا المشروع من عدة محاور رئيسية يلزم تطبيقها حتى يمكن تحقيق التطوير والإصلاح الجمركي. وهذه المحاور هي على النحو التالي:

1/4/16 ضرورة تطوير قانون الجمارك:

حيث قامت الحكومة بتشكيل لجنة عليا لمراجعة وتطوير قانون الجمارك رقم 66 لسنة 1963 وتعديلاته بموجب قرار وزير المالية رقم 1246 لسنة 2001. وذلك لتوفير الأساس التشريعي للإصلاح وللوفاء بالالتزامات والمعايير الدولية، مع الأخذ في الاعتبار نظم العمل الجمركية الحديثة والتطورات في المناخ التجاري العالمي والتغيرات الحادثة في البيئة العالمية مثل العولمة ومنظمة التجارة العالمية وغيرها.

2/4/16 حتمية إعادة هيكلة التعريفة الجمركية:

حيث تقوم الحكومة بالعمل حاليا على إزالة بعض التشوهات في هيكل التعريفة الجمركية بهدف إخضاع كافة المدخلات الإنتاجية المستوردة لفئات جمركية أقل من الفئات المفروضة على المنتجات النهائية مما سيسهم وبلا شك

فى إعادة هيكلة التعريفة الجمركية فى الاتجاه الصحيح ومن ثم مزيد من الكفاءة الجمركية.

3/4/16 أهمية تطوير النظم الجمركية الخاصة:

لقد تم مؤخرا تعديل المواد 98و 102 و 103 من قانون الجمارك لتيسير الإجراءات الخاصة بنظام السماح المؤقت، فضلا عن العمل بنظام القائمة البيضاء للشركات الملتزمة والتى لم تحرر ضدها قضايا تهرب جمركى بحيث يقبل منها تعهد بالضرائب والرسوم بدلا من تقديم الضمانات المالية. مما يسهل من الإجراءات الجمركية ويبسط من تلك الإجراءات فى النظم الجمركية الخاصة من ترانزيت وسماح مؤقت وموقوفات ومستودعات ومناطق حرة وإفراج مؤقت وغيرها.

4/4/16 تبسيط الإجراءات الجمركية وتبنى أسلوب الرقابة الانتقائية وإدارة المخاطر:

حيث يهدف برنامج الإصلاح الجمركى الذى تبنته الحكومة إلى تخفيض تكلفة المعاملات الاقتصادية والإسراع بإنهاء الإجراءات الجمركية من خلال تبسيط تلك الإجراءات والاتجاه نحو استخدام الأدوات الفنية لتقييم المخاطر والرقابة الانتقائية فيما يتعلق بالكشف على البضائع والتحقق من صحة المستندات. كما يتم حاليا تطوير العلاقة بين المصالح الإيرادية الثلاثة: الجمارك والضرائب على المبيعات والضرائب العامة على الدخل، من خلال إنشاء المركز الجمركى الضريبى النموذجى، بهدف التيسير على الممول بتعامله ضريبيا مع جهة واحدة ومأمور واحد يسمى المأمور الشامل (مصلحة الضرائب على المبيعات، 2002ب، و 2001ب) وهذا يعنى مزيد من التبسيط فى إجراءات تحصيل الضريبة الجمركية.

ويلاحظ أنه تجرى الآن تجربة العمل على تطبيق ما يعرف بنظام الإفراج المسبق على وصول الواردات بهدف اختصار زمن الإفراج الجمركى إلى حوالى ساعتين فقط بدلا من عدة أيام ووفقا لهذا النظام، يتقدم المستورد بالمسندات المتعلقة ببضائعه فور شحنها من الموانى الأجنبية إلى أحد مركزين بالقاهرة أو الإسكندرية. ويتم من خلال المركز فحص هذه المستندات وتحديد البند الجمركى الواجب تطبيقه بموجبها، والاتفاق على قيمة البضاعة الواردة للأغراض الجمركية من واقع فاتورة الشراء ثم تخزين جميع المعلومات على الحاسب الآلى. وعند وصول البضاعة إلى أحد الموانى المصرية، يتم إرسال برقية إلكترونية إلى المنفذ الجمركى لمعاينة تلك البضاعة. فإذا تم التأكد من مطابقة الواردات للمستندات السابق فحصها فى المركز، يتم تحديد الضريبة الجمركية بصفة نهائية وسدادها وفقا لسعر صرف العملة الأجنبية فى ذات اليوم. وتقوم الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بأخذ عينات للفحص الرقابى المطلوب، وإصدار قرار بالإفراج تحت التحفظ لحين الانتهاء من هذه الفحوصات وبذلك تسهل عمليات الفحص وتقل الفترة الزمنية اللازمة للإفراج الجمركى على الشحنات المستوردة.

5/4/16 ضرورة ميكنة النظم والإجراءات الجمركية:

حيث يعمل برنامج الإصلاح الذى تبنته الحكومة على تطوير الإدارة الجمركية بالتوسع فى استخدام الحاسب الآلى وتكنولوجيا المعلومات والحد من المعاملات الورقية أى ميكنة وأتمته النظم والإجراءات الجمركية وعلى مستوى مصلحة الجمارك، وهو تطوير تتطلبه كل من التطورات المحلية والإقليمية والدولية.

6/4/16 تنمية الموارد البشرية:

حيث أنه فى إطار برنامج الإصلاح الجمركى الذى أعدته الحكمة، يتم إعادة النظر فى برامج تدريب العاملين فى مصلحة الجمارك بما يساير تطوير الأنظمة والإجراءات الجمركية وهذا يتطلب مزيد من برامج التدريب والتأهيل والتطوير بهدف تنمية الموارد البشرية وذلك حتى تتفاعل بكفاءة مع كل من الموارد المالية والموارد المادية.

5/16 تطوير الإدارة الجمركية، وجهة نظر الخبراء والمتخصصين:

فى إحدى الدراسات التى قدمها أحد الخبراء بعض المقترحات العملية للمساهمة فى الجهود المبذولة لرفع كفاءة وفاعلية الإدارة الجمركية فى مصر. وتتركز هذه المقترحات فى تعديل هيكل الحماية، وإعادة هندسة القواعد والإجراءات الجمركية من خلال تطبيق أساليب إدارة جديدة، ومواءمة الحوافز الممنوحة للموارد البشرية، واستخدام تكنولوجيا المعلومات، فضلا عن تحسين أسلوب فض المنازعات. وذلك حتى تستند العلاقة بين التجار ومصلحة الجمارك إلى شروط واضحة وبسيطة وعادلة يتم تطبيقها بسهولة وبأقل تكلفة ممكنة ونورد هذه المقترحات على النحو التالى:

1/5/16 ضرورة تعديل هيكل الحماية:

حيث يساعد تبسيط هيكل الحماية الجمركية فى مصر، من خلال تخفيض معدلات الضريبة الجمركية وكذلك عدد فئات التعريفة إلى أقل حد ممكن (إلى خمس فئات مثلا)، على الحد من دوافع التهرب الجمركى، وعلى ترشيد الاستثناءات والإعفاءات، وأيضا على سهولة ودقة تبنيد البضائع الواردة مما يحد من السلطة التقديرية لرجال الجمارك فى تحديد الضريبة الجمركية التى تخضع لها هذه البضائع. ويؤدى ذلك إلى تخفيض تكلفة التعامل مع الإدارة

الجمركية، والى رفع كفاءة عملية التحصيل، والحد من المنازعات بين التجار ورجال الجمارك (Hors, 2001; IMF, 2001; Graham, 2000)

كما أن التطبيق السليم للقواعد والإجراءات الجمركية مع تيسيرها فــي نفس الوقت يقتضى الإسراع بالأخذ بالمعايير الفنية الدولية مثــل: Iso-IEC-Codex بالإضافة إلى الالتزام بمبدأ المعاملة الوطنية وعــدم التمييــز بــين الواردات والمنتجات المحلية عند تطبيق هذه المعايير لضمان جــودة الــسلع ومطابقتها للشروط الصحية والبيئية. وأخيراً، من الأهمية بمكان العمل علــى التنسيق بين الجهات الرقابية المتعددة للحصول على عينة واحدة تستخدم فــى الفحوصات المختلفة، وذلك فى نفس المرة التى تفتح فيهــا الرســالة للكــشف والمعاينة. وأن يتم الكشف بفحص نسبة معينة من "كامل" الرسالة.

2/5/16 لابد من إعادة هندسة القواعد والإجراءات الجمركية:

حيث أنه بمراجعة تجارب الدول التى تطبــق نظــم الإدارة الجمركيــة الحديثة تتضح أهمية تحقيق التوازن بين تيسير تدفقات التجارة الدولية وجذب الاستثمار من ناحية، وبين ضمان ســلامة تطبيــق القواعــد والإجــراءات الجمركية، من ناحية أخرى ويتحقق ذلك التوازن بإعادة هيكلة وهندسة القواعد والإجراءات الجمركية من خلال تطبيق أساليب إدارة جديدة، ومواءمة الحوافز الممنوحة للموارد البشرية واستخدام تكنولوجيا المعلومات.

3/5/16 ضرورة تطبيق أساليب إدارة جديدة:

حيث تعتمد الإدارات الجمركية المتطورة فى كثير مــن الــدول الناميــة كالبرازيل والمكسيك وبيرو وشيلى والفلبين وسنغافورة وغيرها على استخدام الرقابة الانتقائية والأدوات الفنية لإدارة المخاطر، مع تطبيق قواعد واضــحة للمراجعة اللاحقة لسجلات التاجر، بدلا من الرقابة الشاملة والمباشــرة قبــل الإفراج الجمركى عن البضائع (انظر: Staples, 2002; Wilson, 2002;

Bhatnagar, 2001; Lanna, 2001; Hors, 2001;IMF, 2001; . Draper, 2000; WTO, 1999b; Peterson, 1998)

كما يلاحظ أن العديد من الدول النامية (نحو 40 دولة) تتعاقد مع شركات خاصة أعضاء فى الاتحاد الدولى لوكالات الفحص (International Federation of Inspection Agencies [IFIA]) على تبنيد وتثمين وتحديد منشأ الواردات قبل شحنها من ميناء التصدير. وتعرف تلك الخدمات المتعاقد على توفيرها بـ "خدمات الفحص قبل شحن الواردات" [Pre-shipment Inspection Services]،
(Johnson, 2001; World Bank, 2001; Robinson, 1996; Low 1995)

وتستخدم الرقابة الانتقائية للتحقق من صحة المستندات، ولانتقاء البضائع والتجار الواجب إخضاعهم للكشف، ولاختيار رجل الجمارك الذى سيتعامل معهم. ويرتكز نظام إدارة المخاطر فى تصنيف التجار والبضائع إلى مرتفعى أو منخفضى المخاطر على معايير عديدة تتضمن على سبيل المثال مدى التزام التاجر بسداد ما عليه من ضريبة جمركية فى معاملاته السابقة مع مصلحة الجمارك، ونوعية البضاعة وقيمتها ومعدل الضريبة الجمركية التى تخضع لها. والهدف من تطبيق تلك الأساليب الفنية هو الإفراج الجمركى عن الغالبية العظمى من البضائع الواردة بأقل قدر ممكن من التدخل وخلال دقائق معدودة من استكمال التاجر للبيانات المطلوبة منه، مع قصر الكشف العينى على نسبة محدودة للغاية من الواردات والتى يتم تصنيفها على أنها مرتفعة المخاطر ومن ثم يجب التعامل معها بحرص ودقة.

وتجدر الإشارة إلى أن كفاءة وفاعلية الرقابة الانتقائية وأسلوب إدارة المخاطر وهو أسلوب يتوقف على مدى توافر بيانات ومعلومات كاملة وصحيحة عن التجار والبضائع، وفى توقيت مناسب، بالإضافة إلى تطبيق قواعد واضحة للمراجعة اللاحقة لسجلات التاجر، وبصفة خاصة فيما يتعلق

بأربعة أمور أساسية. يتعلق الأمر الأول منهـا بطبيعـة البيانـات والـدفاتر المطلوبة نم التاجر الاحتفاظ بها. ويرتبط الثانى بطبيعة الظروف التى تستلزم هذه المراجعة، بمعنى هل هى مراجعة عادية أم أنها تتم فقـط فـى حـالات اكتشاف "التدليس". أما الأمر الثالث فيختص بضرورة ضمان التـزام رجـال الجمارك بالمحافظة على سرية المعلومات التى تم إطلاعهم عليها بمقتـضى المراجعة اللاحقة. وأخيرا الأمر الرابع وهو يجب أن تفرض عقوبات علـى عدم الالتزام سواء من قبل التاجر أو رجل الجمارك.

أما فيما يتعلق بخدمات الفحص قبل شحن الواردات، فإن الدولة تـسعى إلى التعاقد مع أكفأ الشركات الموردة لهذه الخدمات، وذلك من خلال تـشجيع المنافسة بينها باتباع أحد أسلوبين: المنافسة المتوازية أو المنافسة المتسلـسلة. ويقصد الأسلوب الأول وهو المنافسة المتوازية أن تتعاقد وزارة الماليـة مـع عدة شركات خاصة على توريد الخدمات المطلوبة، مع تمتع التـاجر بحـق اختيار التعامل مع واحدة منها. وينتشر استخدام هذا الأسلوب فى دول أمريكا اللاتينية. أما فى حالة الأسلوب الثانى وهو المنافسة المتسلسلة، فتطرح وزارة المالية مناقصة تتنافس فيها شركات عديدة وتنتهى باختيار شركة واحدة تمنح حق امتياز احتكارى لتوريد الخدمات الجمركية لفترة زمنية محددة. وتحـتفظ وزارة المالية بحق فرض شروط جزئية على الشركة عند الإخـلال بمعـايير الأداء المتعاقد عليها. كما تقوم الوزارة بمراجعة دورية للتأكد من أن معـدل تحصيل الضريبة الجمركية بواسطة العاملين فى مصلحة الجمارك لا يختلـف عما هو مقدر من قبل شركة الفحص المسبق. فقـد شـهدت بعـض الـدول الأفريقية مثل زامبيا وتنزانيا ومالى وغيرها، عجزا كبيـرا فـى الحـصيلة الجمركية الفعلية تراوح ما بين 46% و 50% من قيمـة الحـصيلة المقـدرة بواسطة شركات خدمات الفحص قبل شحن الواردات، وذلك بفعل التواطؤ بين

بعض المستوردين ومجموعة من رجال الجمارك (Hors, 2001; Johnson, 2001; world Bank, 2001).

وتحصل الشركة التى يتم التعاقد معها على رسوم مالية مقابل خدماتها تمثل 1% من قيمة البضائع محل الفحص. ويتحمل المستوردون فى بعض الدول (بوليفيا) هذه الرسوم، فى حين تشترط دول أخرى (المملكة العربية السعودية) أن يسددها المصدرون (Zarrouk, 2000a). وتطالب بعض الدول بتغيير أسلوب تسعير خدمات الفحص قبل شحن الواردات، بالتحول من فرض رسوم مالية كنسبة من قيمة الواردات إلى رسوم محددة حسب طبيعة النشاط، فيمكن فرض رسوم مخفضة على بعض السلع كالقمح أو البترول على سبيل المثال (Staples, 2002; world Bank, 2001).

وقد نجحت خدمات الفحص قبل شحن الواردات فى الحد من التهرب الجمركى فى بعض الدول مثل كولومبيا وكينيا، وفى زيادة حصيلة الضريبة الجمركية فى دول أخرى كالفلبين وغانا. وعلى سبيل المثال، زادت الحصيلة فى الفلبين بمقدار 27 مليار دولار خلال الفترة من عام 1992 إلى 2000 بفضل هذه الخدمات. وذلك فى مقابل رسوم مالية بلغت نحو 9 مليار دولار فقط تم سدادها لشركات الفحص المسبق (Johnson, 2001; Graham, 2000; Robinson, 1996).

4/5/16 ضرورة مواءمة الحوافز الممنوحة للموارد البشرية:

من المعروف أنه يعتمد نجاح جهود إصلاح وتطوير الإدارة الجمركية بصورة رئيسية على رفع كفاءة وفاعلية ونزاهة العاملين بها. وقد قامت بعض الدول النامية بإصلاح قواعد الإدارة الحكومية بها والسماح بإنشاء هيئة مستقلة للإيرادات الضريبية بهدف توفير رواتب وحوافز ومزايا اجتماعية مناسبة للعاملين فى الإدارة الجمركية. ويعتبر التدريب مكونا رئيسيا فى عملية

التطوير الجمركى، خاصة فيما يتعلق بطرق التثمين البديلة والمتاحة وفقا لاتفاقية الجات لتحديد القيمة للأغراض الجمركية، وباستخدام الرقابة الانتقائية والأدوات الفنية لإدارة المخاطر وللمراجعة والتدقيق اللاحق على الإفراج الجمركى. وذلك بالإضافة إلى التدريب على التعامل مع النظم الآلية وتكنولوجيا المعلومات، والأجهزة الحديثة للكشف على البضائع ومعرفة الفاسد والمهرب منها.

كما تتطلب الإدارة الجمركية الحديثة ربط حوافز العاملين بها بالأداء مثل: زمن التخليص الجمركى، وقلة الشكوى من المتعاملين، وعدد الأحكام الصادرة لصالح التجار. وذلك بالإضافة إلى وجود نظام للرقابة الداخلية الفعالة تقوم بالمراجعة المستمرة لهذا الأداء. ومن الأهمية بمكان العمل على تدوير رجل الجمارك بين المواقع والأنشطة المختلفة لتجنب احتمالات التواطؤ مع بعض التجار، واستطلاع آراء المتعاملين مع مصلحة الجمارك والعاملين بها أيضا فيما يتعلق بتصميم وتطبيق وتقييم ومتابعة جهود الإصلاح والتطوير. وأخيراً، يمكن إعادة النظر فى الهيكل التنظيمى لمصلحة الجمارك، ووضع حدود واضحة لسلطة ومسؤولية كل إدارة عامة وفرعية.

5/5/16 حتمية استخدام تكنولوجيا المعلومات فى الإدارة الجمركية:

فمن المعروف أنه يساعد استخدام النظم الآلية وتكنولوجيا المعلومات على سرعة وسهولة إنها الإجراءات الجمركية، ورفع كفاءة عملية تحصيل الضريبة، حيث يؤدى إلى الحد من المعاملات المباشرة بين التجار ورجال الجمارك، ومن ثم تضييق مجال التفاوض بينهما. كما توفر تكنولوجيا المعلومات بيانات مفيدة حول الوقت المستغرق فى إنجاز المعاملات الجمركية والإفراج عن البضائع، واكتشاف التجار غير الملتزمين بسداد الضريبة المستحقة عليهم فى الزمن المحدد وبالمستندات المناسبة، وتحديد الموظفين

الذين يغالون فى استخدام الكشف العينى (world Bank, 2000a) مـن ثـم يمكن باستخدام تكنولوجيا المعلومات مجابهة ومواجهة كثير من تلك السلبيات ونقاط الضعف، ما يسهم فى النهاية فى رفـع كفـاءة الإدارة الجمركـة فـى مصلحة الجمارك المصرية.

ولذلك يستدعى الأمر ضرورة التوسـع فـى اسـتخدام الـنظم الآليـة وتكنولوجيا المعلومات أربعة متطلبات أساسية. يتعلـق الأول منهـا بتبـسيط وتنميط الإجراءات الجمركية وتصميمها بحيث تقوم على مبدأ "التقييم الذاتى"، أى قدرة التاجر على أن يحدد بنفسه ما عليه من ضرائب جمركية بناء علـى فهمه الواضح للقواعد والإجراءات، وتقديمها ضمن إقراره الجمركى. ويختص الثانى بمعالجة قضية التجارة الإلكترونية من الناحيتين الفنية والقانونية. أمـا الثالث فيرتبط بضرورة العمل على بناء قواعد بيانات متكاملة عـن أسـعار ونوعيات مختلف البضائع والتجار وتحديثها بصورة مستمرة وتوثيق علاقات التعاون بين الإدارة الجمركية فى مصر ونظرائها فـى دول أخـرى لتبـادل المعلومات. وأخيراً، أهمية توفير الموارد المالية اللازمة لصيانة وتجديـد أو تحـديث الـنظم الآليـة (World Bank, 2000a; World Customs Organization, 2000) المستخدمة فى تسهيل الإجراءات الجمركية.

وإذا نظرنا إلى دولة مثل الفلبين نجد أن مصلحة الجمارك فى الفلبين قد حققت مؤخرا إنتاج إيجابية جوهرية فى نوعية خدماتها بفضل التوسـع فـى استخدام النظام الآلية وتكنولوجيا المعلومـات، وتطبيـق الرقابـة الانتقائيـة والأدوات الفنية لإدارة المخاطر حيث انخفض وقت التخليص الجمركى مـن 6–8 أيام إلى 4–6 ساعات فقط، كما تم تخفيض عدد الإمـضاءات مـن 79 توقيعاً لتنخفض إلى 5 توقيعات فقط. أما الكشف العينى فأصـبح يـتم حفـظ الكشف على 15% من البضائع مرتفعة المخاطر وتم استخدام إقرار أو مستند

جمركى وحيد، وانخفضت المستندات المتعلقة. بالمنافيستو من 13 مستند إلى 3 مستند فقط أما أسلوب سداد الضريبة فإن تحول من أوامر دفـــع وفـــواتير رسمية إلى أسلوب السداد الإلكترونى وذلك كما يتضح من الجدول التالى رقم (16-3):

جدول رقم (16-3) أهم نتائج تطوير الإدارة الجمركية فى الفلبين:

	قبل التطوير	عقب التطوير
زمن التخليص الجمركى	6-8 أيام	* 4-6 ساعات للضائع غير الخاضعة للكشف * 48 ساعة للبضائع مرتفعة المخاطر.
عدد الإمضاءات	79 توقيعا	5 توقيعات
الكشف "العينى"	كشف الجميع	15% من البضائع (مرتفعة المخاطر)
الإقرارات الجمركية	متعددة	إقرار جمركى وحيد
المستندات المتعلقة بالمانيفستو	13 مستند	ثلاث نسخ إلكترونية
أسلوب سداد الضريبة	أوامر دفع وفواتير رسمية	إلكترونيا .

المصدر: Janet Tay Consultants Pte Ltd., 2002; Bhatnagar, 2001

6/5/16 ضرورة تحسين أسلوب فض المنازعات:

أن من عناصر رفع كفاءة الإدارة الجمركية هو ضرورة تطوير وتحسين أسلوب فض المنازعات ويمكن ضمان وضوح وسهولة القواعد والإجـــراءات المتعلقة بفض المنازعات من خلال وجود محكمين وقضاه متخصـــصين فـــى الخلافات الجمركية، مع تحديد فترة زمنية للبت فيها، وشمول نظـــام التحكـــيم لكافة أنواع المنازعات. بالإضافة إلى ضرورة عدم تحميل التاجر عبء سداد أمانة التحكيم العالى طالما أنه لم يطلب اللجوء إليه والاستعانة به.

الملاحق

ملحق رقم (1)

قوائم لنماذج تكاليف النقل البحرى

القائمة (أ)

المصروفات العامة للشركة أو المشروع "سنوية"

أولا: المصروفات العامة:

- الإدارة والإدارة العليا.
- موظفو الأعمال المكتبية وموظفو الحسابات.
- التكاليف المالية [كالفوائد ورسوم البنوك].
- أعمال التخطيط والجدولة.
- أعمال المحافظة على المبنى وملحقاته، وأعمال الصيانة، والتأمين، والرواتب، والإنارة والتدفئة .. إلخ.

ثانيا: المصروفات العامة:

- الإعلان.
- مكاتب البيع.
- رسوم الوكالة الثابتة [لا تدخل فيها العمولات المتغيرة].
- المصروفات العامة الأخرى الخاصة بالمبيعات.

ثالثا: المصروفات البحرية العامة:

- العاملون على البر والمستشارون الملاحيون والمشرفون البحريون .. إلخ.
- أعمال الإشراف وإدارة المخازن البحرية.
- المصروفات البحرية العامة الأخرى.

القائمة (ب)

المصروفات العامة للسفينة "سنوية"

أولا: أعمال الصيانة والإصلاحات:

	الحوض الجاف	الجارية
1-		
2-		
3-		
4-		
5-		
الإجمالى		

1- هيكل (بدن) السفينة ومنشآتها العلوية.

2- الآلات الرئيسية وآلات الدفع.

3- الأجهزة والمعدات الآلية.

4- الدخول للأحواض والإنزال.

5- أعمال الصيانة والإصلاحات الأخرى.

** إجمالى تكاليف الصيانة والإصلاحات.

ثانيا: العمرات:

* العمرات بأنواعها:

[وبالنسبة لتكاليف العمرات التى تجرى كل أربع سنوات تقسم الى حصص سنوية]

ثالثا: التأمين:

1- بوليصة التأمين:

2- الأنصبة المدفوعة من المنفقة المشتركة الخاصة بأعمال الحماية والتعويضات.

3- تكاليف تأمين أخرى.

** إجمالى التأمين.

رابعا: مقابل الاستهلاك:

[مقابل للقواعد حساب التكاليف البحرية، يجب حساب مقابل الاستهلاك السنوى للسفينة بالنسبة للسنة محل البحث نفسها. وذلك على خلاف قواعد حساب التكاليف من ناحية المحاسبة المالية، فقد يحسب مقابل الاستهلاك على أساس معدل سنوى ثابت لنقص القيمة نتيجة لملبلى والقدم والاستعمال ولهذا فإن من الأفضل أن نبين التفرقة بين طريقتى حساب تكاليف مقابل الاستهلاك].

خامسا: تكاليف العاملين على السفينة:

[يلاحظ أن الأجور والمرتبات المدفوعة للعاملين على السفينة بالنسبة لوقت العمل الرسمى قد تفصل فى بعض الأحيان عن الأجور والمرتبات التى تدفع لهم عن الوقت الإضافى].

1- مرتبات الضباط والعلاوات (البونص).

2- تكاليف الضباط الأخرى.

3- مرتبات العاملين على سطح السفينة والعاملين بغرف الآلات والعلاوات (البونص).

4- التكاليف الأخرى للعاملين على سطح وغرف الآلات.

5- أجور ومرتبات الخدم وعمال المطابخ (المعينين لخدمة الطاقم).

6- التكاليف الأخرى للخدم وعمال المطابخ.

* إجمالى الأجور والمرتبات .. إلخ.

7- أغذية الطاقم، وتكاليف غسل وكى الملابس.

** إجمالى تكاليف العاملين على السفينة.

سادسا: الرسوم والاشتراكات الخاصة باللاسلكى:

سابعا: مخازن السطح ومخازن الآلات:

[يمكن توزيع حصصها على الرحلات]

ثامنا: المصروفات والنفقات العامة الأخرى للسفينة:

** إجمالى تكاليف المصروفات والنفقات العامة للسفينة فى السنة.

ملحوظة:

[تحسب التكاليف اليومية للسفينة بقسمة إجمالى التكاليف فى السنة على 365 ناقص عدد الأيام التى لم تشتغلها السفينة].

القائمة (ج)

تكاليف الرحلة البحرية

"تحسب بالرحلة وباجماليات سنوية"

أولا: الوقود:

1- متوسط الاستهلاك فى الساعة مضروبا فى عدد ساعات الأبحار.

2- متوسط الاستهلاك فى الساعة مضروبا فى عدد ساعات بقاء السفينة فـــى الميناء (الموانى).

* إجمالى تكاليف الوقود.

ثانيا: رسوم ومصاريف الموانى:

1- رسوم الموانى.

2- رسوم الأرصفة [تصنف أحيانا كتكاليف مناولة].

3- رسوم الإنارة [تدفع أحيانا بصفة سنوية].

4- الإرشاد والقطر.

5- مصاريف أخرى.

* إجمالى رسوم ومصاريف الموانى.

ثالثا: تكاليف أخرى للرحلة:

[تحسب بالرحلة وباجماليات سنوية]

*** إجمالى تكاليف الرحلة البحرية.

القائمة "د"

التكاليف المتغيرة أو المباشرة

"تحسب بالرحلة وباجماليات سنوية"

أولا: البضاعة:

[تبين تكاليف الشحن وتكاليف التفريغ كل على حدة]

1- أعمال الشحن والتفريغ.

2- النفقات الأخرى بالنسبة للأعمال التى تتم على سطح السفينة.

3- الأعمال التى تتم على البر.

4- عمولات النوالين.

5- إجمالى تكاليف البضاعة.

ثانيا: الركاب:

1- أجور الخدم المعينين لخدمة الركاب.

2- تكاليف الخدم الأخرى.

3- التكاليف الأخرى التى تنفق على خدمة الركاب على سطح السفينة.

4- التكاليف المباشرة لخدمة الركاب بالموانى [كتكاليف مناولة الحقائب والأغراض الشخصية].

5- عمولات أجرة نقل الركاب.

* إجمالى تكاليف الركاب.

ملحوظة:

[يجب إدراج هذه التكاليف المتغيرة المباشرة بالنسبة لوقت العمل الرسمى على السفينة منفصلة عن تكاليف وقت العمل الإضافى. ويجرى العرف فى بعض الموانى على أن تتحمل السفينة تكاليف أعمال الإنزال إلى البر والتخزين والتسليم، وهى التكاليف التى يتحملها عادة مستلمو البضاعة إذا أجريت هذه الأعمال أثناء وقت العمل الرسمى أما إذا رأت السفينة أن توفر وقتها بالميناء وتمت هذه الأعمال فى وقت العمل الإضافى فإن السفينة تتحمل التكاليف فى هذه الحالة].

ملحق رقم (2)

أهم مصطلحات النقل الدولى

Accumulation.	تراكم. تكدس
Additional port Charges.	الزيادة الإضافية فى رسوم أو مصاريف الموانى
Axis	محور. قطب
Baled Cargo	البضائع المعبأة فى بالات
Bale Stowage	معدل سعة السفينة
Bare-Boat	سفينة عارية (مؤجرة بدون طاقم فيما عدا القبطان وكبير المهندسين).
Berth Dues	رسوم الرصيف
Black and whitel sea conference.	مؤتمر البحر المتوسط
Bottom [Ship's].	قاع (السفينة)
Broken stowage	الفراغات الضائعة (غير المشغولة)
Brokerage	السمسرة البحرية
Bulk cargoes	البضائع الصب
Cargo tonnage	حمولة البضائع
Conferences	مؤتمرات (ملاحية).
Congestion.	تكدس (الموانى).
Consecutive Voyages	رحالات متتالية (فى تأجير السفن)
Consignees	مستلمو البضاعة
Containers	الحاويات
Container traffic	النقل بسفن الحاويات
Coral Reefs	الشعاب المرجانية
Const insurance and Freight [C.I.F]	سيف (ثمن البضاعة متضمنا تكاليف النقل والتأمين البحرى)
Country of Registery	الدولة التى تم فيها تسجيل السفينة
Crane	ونش. رافعة
Crusie	المباحرة. السياحة بحراً

Cruiser.	طرادة (سفينة حربية)
Cruise ship	سفينة سياحية
Deadweight Cargo capacity	حمولة السفينة من البضائع دون أن تشمل الوقود ولا المخازن
Deadweight Tonnage	الحمولة القصوى للسفينة مقدرة بعدد الأطنان الطويلة التى يمكن شحنها على السفينة حتى يصل غاطسها إلى خط الحمولة القصوى.
Demurrage	غرامة التأخير
Depot.	محطة. مستودع. مخزن
Deterioration	تلف. عطب
Dispatch.	تشهيل. كسب الوقت
Displacement Tonnage	وزن السفينة الإجمالى الشامل مقدرا بالأطنان الطويلة
Door to door Service	نقل البضائع من الباب لباب
Dry Cargo Freighters	سفن نقل البضائع الجافة
Empty containers	العبوات الفارغة. الحاويات الفارغة
Entre Pot.	مخزن . مستودع.
Entrepot ports.	موانى المخازن أو المستودعات
Ferries	سفن العبارات
Flag Discrimination	التفرقة فى معاملة السفن
Free In out = F.I.O	على أساس "فيو" (لا يتحمل مالك السفينة أية مصاريف لشحن أو لتفريغ البضائع المنقولة)
Free on Board = F.O.B.	فوب
Free ports	الموانى الحرة
Free Trade	التجارة الحرة
Freight Ton.	الطن النولونى
Freight-ton/day	طن نولونى/يوم (نولون نقل الطن الواحد فى اليوم الواحد)
Freight-ton/mile.	طن نولونى/ميل (نولون نقل الطن الواحد لمسافة ميل الواحد)

Full bookings	السفن الكاملة العدد "ركاب"
Fully in commission and readiness	السفينة الكاملة الاستعداد والجاهزة للخدمة البحرية
Garbage Removal	إزالة نفايات (السفينة)
Giant Tankers	الناقلات العملاقة
Grain Stowage	معدل سعة السفينة على أساس ما يمكن أن تحمله من البضائع الصب
Gross Registered tonnage	الحمولة الكلية المسجلة
Gross tonnage	الحمولة الكلية
Handling.	مناولة (شحن وتفريغ)
Handling costs	تكاليف المناولة (البضائع)
Harbour dues	رسوم المرفا (الميناء)
Harbours	المرافئ. الموانى
Hatches	فتحات العنبر (فى السفينة)
High stowage factor	معامل الستيف المرتفع (معدل الحجم أكبر من معدل الوزن)
Hull [ship's]	بدن (هيكل) السفينة
Importers	المستوردون
In commission	الاحتفاظ بالسفينة جاهز للخدمة البحرية
Insurance	التأمين
Intercontinental seas	البحار الداخلية (فى القارات)
Land borne cargoes	البضائع المنقولة على الطرق البرية
Landing	إنزال (للبضائع .. إلخ)
Launching	إنزال السفن إلى المياه
Lease	عقد الإيجار. يستأجر. يؤجر
Leeway	انحراف السفينة مع الرياح
Length of a ship	طول السفينة
Light Dues	رسوم الإنارة
Liner companies	شركات الخطوط المنتظمة

Liner conferences	المؤتمرات الملاحية التي تشرف على تشغيل الخطوط المنتظمة
Linder vessels	السفن العاملة على خطوط منتظمة
Lloyd's register	سجل اللويدز
Loadbility-or-[stowage-factor]	معامل التستيف (للبضائع)
Load line	خط الحمولة القصوى (للسفينة)
Long ton.	الطن الطولى (يعادل 1016 ك.ج - أو- 2240 لبرة)
Lower cost	تكاليف أقل
Low stowage factor	معامل التستيف المنخفض (معدل وزن البضائع أكبر من معدل حجمها)
Manning and Crew Costs	تكاليف الطاقم والعاملين الآخرين على السفينة
Measurement ton	الطن الحجمى (على أساس المقاس)
Merchant Shipping	السفن التجارية
Mixed Cargoes	البضائع المختلطة
Mooring Dues	رسوم الإرساء . رسوم الرباط.
Net Registered Tonnage	الحمولة الصافية المسجلة (للسفن)
Net Tonnage	الحمولة الصافية
Non-conference Members	غير المنتمين لعضوية المؤتمر الملاحى
Oil Tankers	ناقلات البترول
One way Trade	البضائع المنقولة لرحلة واحدة ثم تستهلك بعدها
Operating the Ships	تشغيل السفن
Ores in Bulk	المواد الخام الصب
Outwards Voyage	رحلة الذهاب
Palletization	النقل على منصة نقالة

Pallets	بالتات (منصات مسطحة ناقلة توضع على السلع لنقلها أو لتخزينها)
Parcel post	الطرد البريدى (المرسل بالبريد
Passenger/mile	راكب /ميل
Passenger Trade	عمليات نقل الركاب
Passenger vessels	سفن الركاب
Peak point	نقطة الذروة
Period of gestation	فترة الحمل. فترة الإنشاء
Perishable commodities	السلع سريع التلف
Per Ton	لكل طن. على أساس الطن
Pilotage	الإرشاد (للسفن
Pip lines	خطوط الأنابيب
Port charges	رسوم أو مصاريف الموانى
Ports	موانى
Problem of peak Demand	مشكلة ذروة المطلب
Productive Capacities	الطاقات الإنتاجية
Profitability of ships and voyages	أرباحية السفن
Provisions	المؤن والمهمات البحرية
Raw Materials	المواد الخام
Recommission	تجهيز السفينة وإعادتها إلى الخدمة البحرية
Refined products	المواد البترولية المصفاة أو النظيفة
Refrigerated Trade	البضائع المحمدة أو المثلجة
Refrigeration	آلات التبريد
Registering	تسجيل (للسفن)
Replacement	الإحلال
Sailings	إبحارات (السفن)
Sailing Schedules	جدول الأبحار
Scrap	خردة

Scrap and Build Policy	سياسة خرر وابنى
Scrapping	تخريد
Scrapping pools	مجمعات التخريد
Seamen Strikes	اضرابات البحارة وعمال البحر
Seasonal Factors	عوامل موسمية
Seasonal Fluctuations	تبذبات موسمية
Seaworthiness	صلاحية السفن للأبحار
Shipbuilding	صناعة بناء السفن
Ship cycle	دورة السفن
Shippers	الشاحنون
Shipping Tonnage	حمولة السفن
Ships Dues	رسوم السفن
Sistr ships	السفن الشقيقة
Speed	السرعة.
Stability	توازن السفينة فى البحر
Staple	الثبات فى السوق الملاحى
Steward	مضيف فى سفينة أو قطاع أو طائرة
Storage	تخزين
Stowage	معامل التستيف
Super structure	المنشآت العلوية بالسفينة
Surveys	العمرات (للسفن)
Tanker pool	مجمع ملاك ناقلات البترول
Tariffs	تعريفات (للنوالين)
Time	الزمن
Time-charter	المشارطة الزمنية
Time chartered vessels	السفن المستأجرة
Tin cans	علب صفيح
Tramp shipping Administration committee	لجنة إدارة وتشغيل السفن المتجولة
Tramp vessels	السفن المتجولة

Transportation accounts	حسابات النقل
Transportation industry	صناعة النقل
Travel	السفر
Troop ships	ناقلات الجنود
Voyage Carter	التأجير بالرحلة. السفن المستأجرة لرحلة بحرية واحدة
Voyage Costs	تكاليف الرحلة
Voyage Estimates and Voyage Results	تقديرات الرحلة ونتائجها الفعلية
Wake	المخر. أثر السفينة فى الماء
Weight	الوزن
Weight Ton	الطن الوزنى

ملحق رقم (3)

المصطلحات التجارية الدولية

المصطلحات التجارية الدولية International Commercial Terms.

تعريفها:

المصطلحات التجارية الدولية Incoterms هو مجموعة من القواعد المتعارف عليها دوليا لتفسير أهم المصطلحات المستعملة فى عقود التجارة الدولية وكلمة Incoterms اختصار لأسم المجموعات باللغة الإنجليزية وأسمها بالكامل International Commercial Terms والقاعدة العامة هى أن المصطلحات التجارية الدولية تعتبر قواعد اختيارية غير ملزمة ولكن رجال الأعمال يفضلون استعمالها فى تفسير نصوص.

1- عقود التجارة الدولية:

عقد التجارة فاس:

يلتزم البضائع بتسليم البضائع F.A.S = Free along sid ship بجانب السفينة على رصيف الشحن.

عقد التجارة فوب:

يلتزم البائع بتسليم البضاعة F.O.B. = Free on Board على ظهر السفينة ميناء الشحن.

عقد التجارة س آند إف:

يلتزم البائع بتسليم البضاعة C. & F = Cost and Freight.

عقد التجارة سيف:

يلتزم البائع بتحميل مصاريف التفريغ C.I.F. Landed بما فيها رسوم التراكى ونفقات استعمال المواعين.

عقد التجارة سيف:

C.I.F = Cost, Insurance and Freight يلتزم البائع بتسليم البضاعة – ميناء الوصول ويتحمل مصاريف النولون والتفريغ ومصاريف التأمين.

عقد التجارة إكس شيب:

Ex ship = (Named port of Destination) يلتزم البائع بوضع البضائع على ظهر السفينة داخل الميناء المتفق عليه وفى متناول الأجهزة والمعدات اللازمة لتفريغ البضاعة.

عقد التجارة أكس كواى:

Ex quay = (Duty Paid) Mamed port يلتزم البائع بوضع البضاعة على الرصيف فى الميناء المتفق عليه.

تسليم محل المشترى	F.C.O= Franco
القيمة + مصاريف الشحن بالبريد	F.P.O= Free Post office
القيمة + مصاريف الشحن بالقطار	F.O.R. Free on rail
تسليم البضاعة – محملة على اللوريات	F.O.T= Free on Truck
تسليم الرصيف- المشترى يتحمل مصاريف الشحن	F.O.Q= Free on quay
تسليم عربات السكة الحديد	F.I.W. = Free in wagon
تسليم ظهر المركب والرص	F.O.B. and T. Free on board and trimed
تسليم تحت الشكة	F.U.T= Free under tackle

F.O.B= Stowed (trimmed)	تسليم البضاعة داخل العنابر – التسليم والتستيف فى العنابر
F.I.O.S= Free in and out	البائع يتحمل مصاريف الشحن والتستيف والتفريغ
F.I.S. = Free in stowed	البائع يتحمل مصاريف الشحن والتستيف

2- طرق الدفع فى التجارة الدولية:

C.O.D = Cash on Delivery	التسليم مقابل الدفع
D/C= Documentary credit	اعتماد مستندى
L/C= Letter of Credit	خطاب الاعتماد
M/T= Mail Transfer	تحويل جوى
T/T= Telegraphic Transfer	تحويل برقى
A/S= At sight	عند الإطلاع
O/D= on Dmand	عند الطلب
p. pd. Prepaid	مدفوع مقدما
T/O= Transfer order	أمر تحويل

3- مصطلحات التعبئة والنقل الشحن: Packing & Transport .

C.B.M. = Cubic Meter	متر مكعب
C.F.T = Cubic Feet	قدم مكعب
F.A.Q = Fair Average Quality	متوسط النوع
C/S = Cases	صناديق
Ry= Railway	السكك الحديدية
S.S Steam ship	الباخرة
M.S = Motor Ship	الباخرة
W.t = Weight	الوزن
Nt. Wt. = Net weight	الصافى
C.K = Cash	
Cm. Centimeter	سنتيمتر
Consegnee = the person to whom goods are sent	المرسل إليه
Consigor= the person who consigns goods to others	الراسل

C.W. = Commercial weight	
D/A = Vessel must discharge a float	الوزن التجارى
Gr. Wt. = Gross Weight	الوزن الإجمالى
L.T.C. = Leave to call = more or less	أبحرت لتصل بالزيادة أو النقص
N/a. = No advice	بدون أخطار
N/A= Net absolutely	
n.r.a.l.= No risk after landing	صافى قطيعا
n.r.a.s.= No risk after shipment	
b/., bls = bale, bales	
Not other wise specified	لم تذكر المواصفات
S.d. = short delivery, sea demage small demage	عجز فى التسليم
S.C. = Salvage charges	مصاريف الإنقاذ
S.a= Subject to appoval	تحت الموافقة
S/N= Shipping note	أذن شحن
R/L= Ready to load	جاهز للشحن
U.P.= Under proof	تحت الفحص
By way of	عن طريق
W/R. = warehouse receipt	إيصال إيداع مخازن
Dispatch	كسب الوقت
Demurrage	غرامة التأخير
Dds. = delivered in sound condition	التسليم فى حالة سليمة
D/O= Delivery order	أذن تسليم
S.b.s.= Surveyed before shipment	فحصت قبل الشحن
A.P.L = As per list liner terms	شروط النقل على البواخر المنتظمة وأهمها أن مصاريف الشحن والتفريغ على حساب الناقل
Rotation	خط السير
Letter of protest	خطاب احتجاج
Tallying	عدد الطرود
Marine Insurance	التأمين البحرى

F.P.A.= Free of particular Average	ومعناه أن يدفع التأمين فى هذه الحالة عند فقدان البضاعة بأكملها أو جزء منها أو أى عجز منها كغرق السفينة مثلا أو احتراقها – عدم ضمان العوارية الجزئية
W.P.A.= With particular average	وفى هذه الحالة تدفع شركة التأمين قيمة كل جزء من البضاعة يفقد عند الشحن أو التفريغ طوال مدة التأمين.
F.C.& S = Free of capture & seigure	ومعناه ألا يشمل التأمين فى هذه الحالة تغطية مصادرة البضاعة
S.R.C.C. = Strikes riots & Civil commotion	ويشمل التأمين الأخطار الناشئة عن الاضرابات والشغب والاضرابات الأهلية
A.A.R.= Against all risks	ضد جميع الأخطار
A.A.F= Advanced Freight	دفع النولون مقدما
A/p=Additional premium	قسط إضافى
A.V.= Adverage	خسارة
Appraise= to value goods	ثمن البضاعة
C.N. = cover Note	أشعار تغطية التأمين
C.O.= Certificate of Origin	شهادة المنشأ
G/A= General Average	خسارة عمومية
LKG.& BKG. = Leakage and Breakage	التسرب والرشح
T.E.P. = theft and pilferage	السرقة أو الاختلاس
R.P. = Return premium	أقساط مرتدة

4- المستندات الخاصة بالنقل الدولى والتجارة الدولية: Documents

B/E= Bill of Exchange-draft	
B/L=Bill of Laoding	بوليصة شحن جوى
A.W.B = Air way Bill	
P/B = parels Bill	
B/S = Bill of sale	بوليصة طرود أو كمبيالة الدفع
S/N = Shipping note/Advice	اشعار شحن المستندات مقابل التوقيع بالقبول
D/A = Documents against acceptance	
D/P = Documents Against payment	المستندات مقابل الدفع
B.Y = Bills receivable	أوراق القبض
B.D. = Bank Draft	شيك مصرفى
C.W.O= cash with orders	الدفع عند الطلب

D.D. = Demand Draft	كمبيالة تحت الطلب عند الطلب سـحب
O.D. = On demand over draft	على المكشوف
O/O = order of	لأمر
P/N = Promissory not	سند أذني
Ante- dated chaque (prior stale)	شيك بتاريخ سابق
Banker's Draft	شيك مصرفي
P.P= Per procuration	بالنيابة عن
Ref. = Reference to	بالرجوع إلى
J/A= Joint account	حساب مشترك
L/S = Lum Sum	قيمة إجمالية
Settle	يسوى، يسدد
A= At the price of	بسعر
D/d= Days after date	ايام بعد التاريخ
D/P= Documents against payment	مستندات الشحن مقبل الدفع
M/d= Month after date	بعد مرور شهر من تاريخ التحرير

ملحق رقم (4)

السلع حسب الأقسام والفصول طبقا للتقسيم الدولى

Commodities by section sitc & Division code	السلع حسب القسم والفصل
o. food and live animals	الأغذية والحيوانات الحية
Live animals	حيوانات حية
Meat and meat preparations	لحوم ومستحضراتها
Dairy products and eggs	منتجات ألبان والبيض
Fish and fish preparations	الأسماك ومستحضراتها
Creals and cereal preparations	الحبوب ومستحضراتها
Fruit and vegetables	الفواكه والخضار
Sugar, sugar preparations	السكر ومصنوعاته والعسل
Coffee, tea, cocoa, spices and manufactures thereof	لبن - الشاى - الكاكاو التوابل ومصنوعات منها
Feeding stuff for animals (not including unmilled cereals	علف الحيوان (باستثناء الحبوب غير المطحونة)
Miscellaneous food preparations	مستحضرات غير غذائية متنوعة
Beverages and tobacco.	المشروبات والتبغ
Beverages	المشروبات
Tobacco and tobacco manufactures	التبغ ومصنوعاته
Raw materials, (inedible) except fuels	المواد الخام (غير الصالحة للأكل) باستثناء الوقود
Bides, skins and fruskins undressed	جلود والفراء الخام
Oil- seeds, oil nut and oil kernels	بذور والمكسرات والنوى الزيتية
Crude rubber	مطاط الخام
Wood, lumber and cork	خشب وخشب الحطب والفلين

Pulp and waste paper	عجائن الورق ونفاياته
Textile fibres (not manufactured into yarn, thread or fabrics) and their waste.	خيوط منسوجه (غير مغزولة أو مصنوعة) ونفايات الخيوط
Natural fertilizers & crude minerals (excluding coal petroleum and precious stones)	الأسمدة الطبيعية والمعادن الخام (باستثناء الفحم والبترول والأحجار الكريمة)
Metalliferous ores and metal scrap	خامات المعادن وفضلاتها
Crude Animal And vegetable materials, n.e.s.	مواد خام من اصل نباتى أو حيوانى لمتنكر فى مكان أخر
Minerals fuels, lubricants and related materials	الوقود المعدنى ومواد التشحيم والمواد المشابهة
Coal, coke and briquettes	الفحم الحجرى وفحم الكوك
Petroleum and petroleum products	البترول ومنتجات البترول
Gas, natural and manufactured	الغاز الطبيعي والصناعى
Animal and vegetable oils and fats	الزيوت والشحوم الحيوانية والنباتية المنشأ
Animals oils and fats	زيوت وشحوم حيوانية المنشأ
Fixed vegetable oils and fats	زيوت وشحوم مثبتة نباتية المنشأ
Animals and vegetable oils fats, processed, and waxes of animal or vegetable origin.	زيوت وشحوم حيوانية ونباتية المنشأ مصنوعة، والشموع النباتية والحيوانية المنشأ
Chemicals	المواد الكيماوية
Chemical elements and compounds	العناصر الكيماوية ومركباتها
Mineral tar and curde chemicals from coal. Petroleum and nautral gas.	طران معطى ومواد كيماوية خام مستخرجه من الفحم أو البترول أو الغاز الطبيعى

Dycing tanning and colouring materials	مواد الصباغة والدباغة التلوين
Medical and pharmaceutical products	منتجات الطبية والصيدلية
Bssential oils and perfume materials, toilet, polishing and clearing preparations	زيوت الأساسية والمواد العطرية ومستحضرات الزينة لتعليم والتنظيف
Fertilizers, manufactured	سمدة المصنوعة
Explosive and pyrotechnic products	رقعات ومصنوعات نارية
Plastic materials, regenerated cellulose sacrificial resins	مدائن والسليلوز الصناعى
Chemical materials and products, n.e.s	مواد ومنتجات كيماوية غير كورة فى مكان آخر
Manufactured goods classified chielfly by materials	البضائع المصنوعة مصنعة أساس حسب المادة
Leather, leather manufactures, n.c.s. and ressed furskins	المواد المدبوغة والمصنوعات بلدية غير المذكورة فى من آخر وكذلك الغراء المجهز
Reubber manufactures, n.e.s	مصنوعات المطاط غير المذكورة مكان آخر
Wood an dcork manufactures	مصنوعات الخشب والفلين (عدا
Paper, or paperboard and manuactures thereof	الورق والورق المقوى ومصنوعاتهم
Textile yary fabrics, made up articles and related products	الغزل والمنسوجات والمصنوعات منها والمنتجات المماثلة
Non-metallic mineral manufactures, n.e.s	مصنوعات من مواد منجمية غير معدنية وغير مذكورة فى مكان
Iron and steel	الحديد والصلب (الفولاذ)
Non-ferrous metals	المعادن غير الحديدية
Manufactures of metal, n.e.s	مصنوعات معادن لم تذكر فى مكان آخر

Machinery and transport equipment	الآلات ومعدات النقل
Machinery other than electric.	الآلات عدا الكهربائية
Electrical machinery, apparatus and appliances.	الآلات ومعدات وأجهزة كهربائية
Transport equipment	معدات النقل
Miscellaneous manufactured articles	مصنوعات متنوعة
Sanitary, plumbing, heating and lighting fixtures and fittings	أجهزة وأصناف ثابتة صحية للتدفئة وللإنارة وأجزاؤها
Furniture	الأثاث
Travel goods, handbags and similar articles	لوازم السفر، حقائب، محافظ أدوات زيغة والأصناف المماثلة.
Clothing	لبسه
Footwear	أغذية
Professional, scientific and controlling instruments, photographic and optical goods, watches and clocks	أجهزة وأدوات مهنية أو علمية الرابطة، وأجهزة وأصناف البصريات والتصوير، ساعات
Miscellaneous manufactured	منوعات متنوعة غير مذكورة داخلة إلى مكان آخر
Commodities and transactions not classified according to kind.	أصناف ومعاملات غير مصنفة الصنف

ملحق رقم (5)

قيمة صادرات الدول الصناعية العشرين الكبرى ونصيب صادرات دول العالم عام 1990

الدول المصدرة	(القيمة بالبليون دولار) عام 1990
إجمالى صادرات العالم	3324.1
إجمالى صادرات الدول الصناعية	2458.00
1- ألمانيا	410.2
2- الولايات المتحدة الأمريكية	393.6
3- اليابان	287.6
4- فرنسا	216.6
5- المملكة المتحدة	185.2
6- إيطاليا	170.4
7- هولنده	131.8
8- كندا	131.7
9- بلجيكا ولوكسموبرج	118.2
10- سويسر	63.8
11- السويد	57.6
12- أسبانيا	55.6
13- النمسا	41.3
14- استراليا	39.8
15- الدانمارك	35.1
16- النرويج	34.00
17- فنلنده	26.6
18- إيرلنده	23.7
19- البرتغال	16.3
20- نيوزيلنده	9.5

ملحق رقم (6)

السلع والمنتجات الصناعية المصرية المنتجة والقابلة للتصدير (1116)

Viscose fibres	الياف فيسكوز
Viscose filament yarns	خيوط فيسكوز مستمرة
100% cotton yarns	غزول قطنية
Synthetic and blended yarns. Cotton/polyester, viscose/poly 100% polyester, 100 viscose, polyacrylic ester.	غزول صناعية وملحوظة: قطن/بوليستر-فيسكوز/بوليستر-بوليستر 100%-فسكوز 100%-بولى أكريليك.
100% cotton fabrics: loomstate, finished	أقمشة قطنية 100% خام ومجهز
Blended fabrics: loomstate, finished	أقمشة مخلوطة خام ومجهز
Terry fabrics, terry towels,bath towels, bath robes	أقمشة وبرية وفوط وبشاكير وبرانس حمام
Bed covers, table cloth.	كوفرتات وأغطية سراير ومفارش
Blanded: 100% wool and blankets	ملايات سراير وأكياس مخدات سادة ومطبوع ومطرز بطاطين صوفية ومخلوطة
Carpets and moquette, hand, knotted and machine made	سجاد وكليم يدوى وميكانكى.
Ready made garments (household, outer wear)	ملابس جاهزة (منزلية وخارجية)
Knitted products under wear, outer wear	منتجات تريكو (داخلية وخارجية)
Stockings	جوارب

Accessories:shettles, pirns, pick stics, card clothings.	مهمات صناعة الغزل والنسيج (مكوك/ماسورة لحمة/ذراع لطاش/أطقم سلك كردمرن ومعدنى/أثاث مصانع) الملابس الجاهزة
Hydrophile cotton-wool	قطن طبى
Gauze bandages	أربطة شاش
Cigarettes & Cigars	سجاير وسيجار
Molassed tobacco	دخان معسل
Juice & preserved food	عصائر وأغذية محفوظة
Flavoring materials	مكسبات طعم
Fragrances & essential oils	روائح وزيوت عطرية
Chocolates & Biscuits	شيكولاته وبسكويت
Toilet soap	صابون تواليت
Glycerin	جليسرين
Pure alcohol	كحول نقى
Paste linseed cake	كسب كتان
Halawa	حلاوة طحينية
Chewing gum	لبان
Beer	بيرة
Cornflakes	كورن فليسكس
Molasses	مولاس
Dry yeast	خميرة جافة
Sweets	حلويات
Minced tobacco	دخان مفروم
Toffee & caramel	طوفى وكراملة
Malt	مولت
Macaroni	مكرونة
Plastic products	منتجات بلاستيك
Linen fibers products	خيوط ومنتجات كتانية
Paints & polish	بويات وورنيشات
Matches	ثقاب

Agricultural & household insecticides	مبيدات حشرية زراعية ومنزلية
Jasmine oil & paste	زيت وعجينة ياسمين
Fragrance & perfumes	روائح وعطور
Cosmetic products	مستحضرات تجميل
Leather	جلود مدبوغه
Syntheric leather	جلود صناعية
Rubber pipes & belts	خراطيم وسيور كاوتش
Plastic pipes	أنابيب بلاستيك
Shoes & leather products	أحذية ومنتجات جلدية
Solid & liquid batteries	بطاريات جافة وسائلة
Wooden furniture	أثاثات خشبية
Tires	إطارات
Carton boxes	صناديق كرتون
Dyes & auxiliaries	صبغات ومواد مساعده للصباغة
Passanger cars	سيارات ركوب
Refrigerators	ثلاجات
washing	غسالات
Metal furnitures	أثاثات معدنية
Electric Cables	كابلات كهربائية
Leaf springs	يايات ورقية
Locks & taps	أقفال وحنفيات
Air conditioning	أجهزة تكييف
Trailers	مقطورات
Freight & passanger wagons	عربات سكة حديد ركاب وبضاعة
Becycles & motorcycles	درجات وموتوسيكلات
Boilers	مراجل بخارية
Radio, T.V. & Video sets	أجهزة راديو وتليفزيون وفيديو
Steel & aluminium tanks	بوجيهات
Trucks	لوارى
Buses	أتوبيسات
Tractors	جرارات

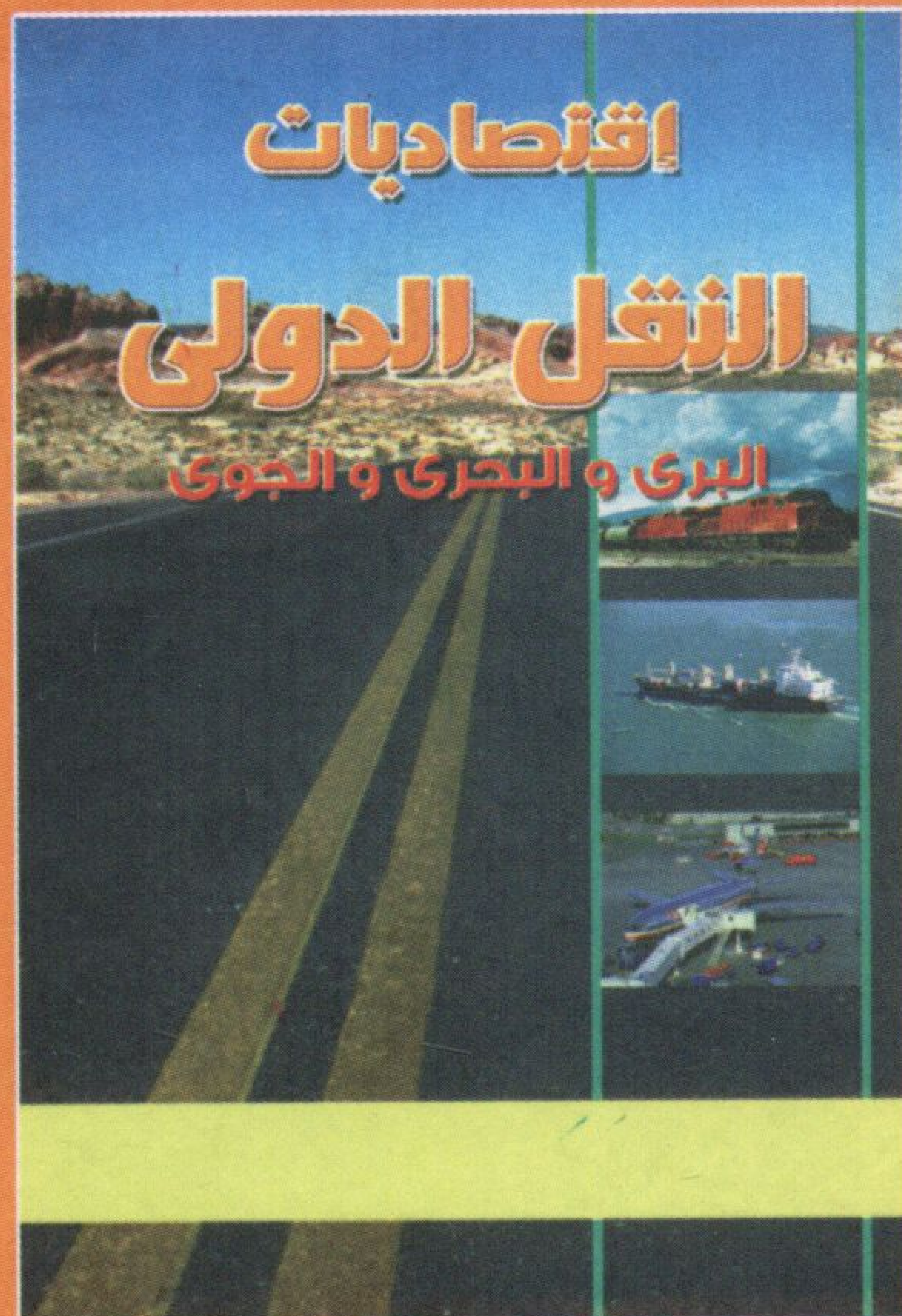
Ship building	بناء وإصلاح سفن
Steel pipes (12-90 mm)	مواسير صلب من (12-90 مم)
Forgings (chains , flanges, etc)	مطروقات
Steel pipes	مواسير صلب
Aluminium proucts (vessels, wires, sheets, discs)	منتجات ألمونيوم (أواني منزلية، أسلاك، ألواح)
Hot & cold steel	شرائط وألواح صب ساخن وبارد
Pig Iron	حديد زهر
Plast furnace slag	جلخ محبب
Thomas phosphoric fertlizer	سماد توماس الفسفورى
Tin plate proucts	منتجات صفيح وصاج
Zinc oxide	أكسيد زنك
Castings	مسبوكات صلب وزهر
Salt	ملح
Sanitary	أدوات صحية
Ceramicatiles	سيراميك
Porcelain products	منتجات خزفية وصينى
Glass products	منتجات زجاج
Crystal chandeliers & vases	نجف وفازات كريستال
Refractory bricks	طوب حرارى
Rock grind & day phosphate	فوسفات صخرى مطحون ومجفف
Gypsum	جبس
Talc & calcium carbonate	تلك وكربونات كالسيوم
Granite & marble	جرانيت ورخام

ملحق رقم (7)

السلع التى تخضع للفحص الإشعاعى بموانى الوصول

مسلسل	الصنف
1	السلع الغذائية
2	الزيوت والشحوم ومنتجاتها التى تستخدم كسلع وسيطة فى الصناعات الغذائية
3	الحيوانات الحية التى تستخدم كغذاء للاستهلاك الآدمى عدا الجمال الواردة من السودان
4	شتلات وتقاوى الحاصلات الزراعية
5	الأعلاف الحيوانية
6	بدائل الألبان
7	التبغ

تم بحمد الله



- أساسيات النقل الدولى .
- أسطول النقل الدولى .
- الأهمية الاقتصادية للنقل الدولى .
- التطورات الحديثة فى النقل الدولى .
- التعاون الإقليمي فى مجال النقل الدولى .
- النقل والاقتصاد القومى .
- النقل الدولى والبرى فى الاقتصاد المصرى .
- النقل الدولى البحرى فى الاقتصاد المصرى .
- الأسطول البحرى الدولى وإدارة الموانئ .
- خدمات النقل البحرى .
- كفاءة العنصر البشرى وأثرها على النقل الدولى .
- التطورات الحديثة فى النقل الجوى
- أدبيات النقل الدولى عند المسلمين
- الاتفاقيات والمعاهدات الدولية فى النقل البحرى .
- التشريعات والقرارات الحديثة فى النقل البحرى .
- الكفاءة الجمركية وتأثيرها على النقل الدولى .



